



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

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

#### Vérification des engagements financiers

**Ministère:** Transports

**Période:** Mai 1995 (suite) à novembre 1996

**Le jeudi 16 janvier 1997 — N° 63**

**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](http://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 jeudi 16 janvier 1997

## Table des matières

Réponses déposées	1
Secteur voirie	
Mai 1995 (suite)	1
Juin	5
Secteur systèmes de transport	
Juin	5
Secteur voirie	
Juillet	8
Août	12
Octobre	15
Document déposé	24
Novembre	24
Décembre	25
Janvier 1996	26
Février	26
Mars	28
Avril	29
Mai	29
Juin	30
Juillet	31
Août	31
Septembre	33
Octobre	36
Vérification de l'ensemble des engagements financiers	38
Remarques finales	
M. Robert Middlemiss	38
M. Jacques Brassard	38

## Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Normand Poulin

M. Léandre Dion

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. François Gendron

\* M. Michel Bédard, ministère des Transports

\* M. Yvon Tourigny, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 16 janvier 1997

### Vérification des engagements financiers

*(Dix heures neuf minutes)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** 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.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, au moment de l'ajournement des travaux, nous étions aux engagements du mois de mai 1995 et la discussion portait sur les engagements 9, 10 et 11. Qui avait la parole? Oui, M. le ministre.

**M. Brassard:** Mme la Présidente, il y avait un certain nombre de questions qui étaient demeurées sans réponse, mardi. Je voudrais faire un dépôt...

● (10 h 10) ●

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

**M. Brassard:** ...des réponses à ces questions.

#### Réponses déposées

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les réponses aux questions, ce qui veut dire que tous les engagements... il n'y a plus de réserve sur les engagements; les réponses sont arrivées. Alors, réponses déposées.

#### Secteur voirie

##### Mai 1995 (suite)

M. le député de Pontiac, sur les engagements 9, 10 et 11.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. On posait des questions sur l'achat d'ordinateurs et on s'est aperçu qu'il y avait un écart de prix l'unité entre des modèles qui semblaient être du même modèle. On était rendus à ce point-là. Et c'est tous des contrats donnés au même fournisseur, Les Systèmes Sun Québec. C'est tous des contrats négociés et qui se présentent à différents mois et à différents prix. On était rendus à ce point-là; on posait la question à savoir pourquoi l'écart entre les prix.

**M. Brassard:** On avait commencé, tenté, en tout cas, de répondre aux questions du député de Pontiac. Comme c'est très complexe et sophistiqué — ça concerne l'informatique, là — je demanderais au directeur des services informatiques de fournir la réponse.

**M. Middlemiss:** O.K. Mme la Présidente, je ne veux pas rentrer dans les domaines techniques. Qu'est-ce que je veux, on est en train de vérifier...

**M. Brassard:** Oui, simplement donner l'explication pour la différence de coûts de stations de travail qui sont du même modèle. Au fond, c'est ça, la question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît.

**M. Bédard (Michel):** Michel Bédard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ménard?

**M. Bédard (Michel):** Bédard.

**M. Brassard:** Bédard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Bédard, allez-y.

**M. Bédard (Michel):** Les équipements Sun. Lorsque vous regardez les différents engagements, la différence de coûts vient du fait qu'il y a eu de la mise à niveau d'équipements puis il y a eu des achats de nouveaux équipements. Lorsqu'on compare les coûts d'achat de nouveaux équipements, on a des coûts d'environ 32 000 \$ dans un cas puis, dans l'autre cas, de 33 500 \$. Donc, c'est assez comparable. Les composantes varient d'un poste à l'autre en fonction des besoins. Dans certains cas, on a besoin d'avoir plus d'espace disque, une plus grande capacité, une mémoire additionnelle. Donc, les composantes d'un poste à l'autre varient en fonction des besoins. On a des postes qui servent pour la cartographie, on a des besoins de capacité de traitement beaucoup plus supérieure, avec des logiciels un peu plus performants. Donc, en fonction des besoins des applications, les postes varient. De base, les postes, c'est les mêmes modèles, mais les options qu'on met dans les postes de travail varient en fonction des besoins. Mais, essentiellement, les postes de base ont les mêmes coûts; après ça, c'est les composantes qu'on ajoute, soit logiciels, soit matériel, dans chacun des postes de travail qui font qu'il y a une différence, et les

mises à niveau. On avait quatre mises à niveau dans l'engagement 11. Les mises à niveau revenaient à 21 700 \$.

**M. Middlemiss:** L'engagement 11... Ah, O.K.

**M. Bédard (Michel):** Pardon?

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas indiqué. Toutefois, on dit: Contrat, 11 stations de travail Sun, modèle 61 avec un processeur SuperSPARC 60 MHz.

**M. Bédard (Michel):** Ça, c'est les équipements pour les ingénieurs pour faire la conception en territoire.

**M. Brassard:** Non, non, ce que vous dites, c'est qu'effectivement... Ce que M. Bédard dit c'est qu'il y a là-dedans à la fois des achats, des acquisitions puis des mises à niveau. La distinction n'est pas...

**M. Bédard (Michel):** Les mises à niveau, c'est d'avoir la même capacité.

**M. Brassard:** Oui, oui, je comprends.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas indiqué, ça.

**M. Brassard:** Ce qu'il dit, c'est que ce n'est pas indiqué, ce n'est pas clair. C'est-à-dire que 11 stations de travail, tel qu'indiqué, on conclurait que c'est l'acquisition de 11 stations de travail...

**M. Middlemiss:** Oui, puis, là, ça arrive à 41 000 \$ l'unité.

**M. Brassard:** ...alors qu'il y a des mises à niveau et des acquisitions. C'est ce qui aurait dû apparaître à l'engagement, je suis d'accord avec lui.

**M. Bédard (Michel):** Vous avez raison. Effectivement, vous avez fait le calcul du coût de revient.

**M. Middlemiss:** Oui. C'est pour ça qu'on vérifie les engagements.

**M. Brassard:** Bien oui, on divise par 11.

**M. Bédard (Michel):** Exact.

**M. Brassard:** On divise par 11, c'est clair.

**M. Middlemiss:** On divise par 11, puis ça donne 41 000 \$.

**M. Brassard:** C'est ce que je fais; ça donne 40 000 \$ et plus.

**M. Middlemiss:** Donc, O.K. peut-être, dorénavant, lorsqu'on fait d'autre chose que l'achat, qu'on l'indique et, à ce moment-là, on ne questionnera pas, ça va être tout à fait normal.

**M. Brassard:** Tout à fait d'accord.

**M. Middlemiss:** Je vois qu'il y en a d'autres à venir, puis tantôt ça va être la compagnie Systems Canada au lieu de Les Systèmes Sun Québec. «C'est-à la même compagnie, ça, Sun Systems du Canada?»

**M. Bédard (Michel):** Les équipements Sun sont probablement achetés d'un fournisseur différent, mais c'est les équipements Sun Canada.

**M. Middlemiss:** Oui, mais c'est toujours le même. Est-ce que Les Systèmes Sun Québec...

**M. Bédard (Michel):** C'est qu'en raison de compatibilité d'équipements le ministère utilisait déjà, pour fins de conception, des équipements Sun. On veut garder une compatibilité d'équipements. Donc, on est allé acheter des équipements pour équiper l'ensemble des directions territoriales dans la même famille d'équipements qu'on avait déjà au ministère.

**M. Brassard:** Il y a plusieurs fournisseurs qui peuvent fournir ce type d'équipements.

**M. Bédard (Michel):** Exact. Dépendamment...

**M. Middlemiss:** Je vois ici que le fournisseur, c'est toujours Les Systèmes Sun Québec. Est-ce qu'il y a des fournisseurs dont le nom n'apparaît pas ici, là? C'est Les Systèmes Sun Québec, Sainte-Foy.

**M. Brassard:** Est-ce qu'il y a d'autres fournisseurs que Les Systèmes Sun qui peuvent fournir cette station de travail Sun?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Est-ce qu'il y a d'autres fournisseurs?

**M. Bédard (Michel):** Il y en a, des fournisseurs, à Montréal, et il y en a à Québec. Mais, dans ce cas-ci, les achats ont été faits à Québec, et on a redistribué les équipements par après dans le territoire.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce qu'on pourrait avoir le nom des actionnaires de Les Systèmes Sun Québec? Si vous voulez me le soumettre, là, vous n'avez pas besoin de me le donner aujourd'hui.

**M. Bédard (Michel):** Oui, O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce ça va pour 9, 10 et 11?

**M. Middlemiss:** Oui.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** C'est bien.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** Est-ce que ceci, là, cette étude-là d'impact, est suite à l'engagement, durant la partielle dans La Prairie, pour les travaux sur la route 132?

**M. Brassard:** Non, ça ne concerne pas ce projet-là.

**M. Middlemiss:** O.K., d'accord. Dans ce cas-ci, la participation de la municipalité, c'est quoi?

**M. Brassard:** La participation de la municipalité est de 189 664 \$.

**M. Middlemiss:** Et le ministère?

**M. Brassard:** Donc, c'est du 50-50.

**M. Middlemiss:** Ah, c'est 50-50.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** O.K., d'accord.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 18, ça va. L'engagement 19.

**M. Middlemiss:** C'est bien. L'engagement 20, ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les engagements 19, 20.

**M. Middlemiss:** Les engagements 21, 22, ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 22, ça va. L'engagement 23.

**M. Middlemiss:** Ça va. L'engagement 24 aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 24. L'engagement 25.

**M. Middlemiss:** Oui, 25, 26, ça va, Mme la présidente.

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

**M. Middlemiss:** Ça va, 28 aussi.

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

**M. Middlemiss:** Ça va, ça aussi.

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

**M. Middlemiss:** Ça va.

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

**M. Middlemiss:** C'est bien.

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

**M. Middlemiss:** C'est bien.

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

**M. Middlemiss:** C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 34.

35. **M. Middlemiss:** C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
36. **M. Middlemiss:** Ça aussi, ça va, Mme la Présidente.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
37. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
38. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
39. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
40. **M. Middlemiss:** Ça va.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
41. **M. Middlemiss:** C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
42. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
43. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
44. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
45. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
46. **M. Middlemiss:** Oui.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
47. **M. Middlemiss:** C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
48. **M. Middlemiss:** C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
49. **M. Middlemiss:** C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** 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 bien, ça aussi.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
53. **M. Middlemiss:** Bon, juste un commentaire: on revoit encore 275 soumissions demandées, pour deux. Ça se continue. L'engagement 53, ça va aussi.
54. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
55. **M. Middlemiss:** Ça va.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
56. **M. Middlemiss:** Ça va, Mme la Présidente.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
57. **M. Middlemiss:** C'est ça. C'est bien.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
58. **M. Middlemiss:** Oui, ça va.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
59. **M. Middlemiss:** Ça va.  
**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

**M. Middlemiss:** Ça va, ça aussi, Mme la Présidente.

### Juin

**La Présidente (Mme Bélanger):** La Commission des transports est faite. Alors, les engagements de mai 1995 sont vérifiés. On passe aux engagements de juin. L'engagement 1.

● (10 h 20) ●

**M. Middlemiss:** L'engagement 1 de quoi? De la voirie, de...

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

**M. Middlemiss:** On commence par l'engagement 1 dans la voirie ou...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Voirie, oui. Secteur voirie.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, engagement 1, vérifié. L'engagement 2.

**M. Middlemiss:** Oui.

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 4.

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 5.

**M. Middlemiss:** Je pense, Mme la Présidente, que ceux-là, au point de vue de la voirie, c'est toutes des choses qu'on a déjà... soit des contrats de déneigement, et ainsi de suite; on peut sauter aux systèmes de transport.

### Secteur systèmes de transport

#### Juin

**La Présidente (Mme Bélanger):** Systèmes de transport. Alors, ça tombe à l'engagement 7, systèmes de transport.

**M. Middlemiss:** Oui. L'engagement 1, qui est le système de transport terrestre, subvention. Ça, ça va. L'engagement 1, ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça commence à 7, moi. O.K. Ça va pour l'engagement 1. L'engagement 2.

**M. Middlemiss:** L'engagement 2. Je vois, Mme la Présidente, qu'on avait parlé du Conseil national de recherches du Canada. On voit qu'il y a un contrat ici avec cet organisme-là. C'est bien. L'engagement 3, ça va, Mme la Présidente. L'engagement 4 aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. L'engagement 5.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. L'engagement 6.

**M. Middlemiss:** Le transport adapté. Mme la Présidente, je voudrais peut-être, sur le transport adapté, en profiter aussi pour regarder l'engagement 11 qui est le transport scolaire parce qu'il y a beaucoup de — ce n'est pas nécessairement les montants et les engagements, mais c'est l'avenir du transport adapté et du transport scolaire — décisions qui devront être prises et je pense que, dans le domaine de l'éducation, le transport est un élément très important. Ça fait partie du tout. Si on pose des gestes qui vont réduire l'accessibilité du transport pour nos jeunes aux écoles, ça peut avoir des conséquences sur le décrochage, ainsi de suite.

Je sais que le ministre est certainement pris dans un genre de dilemme. Il avait indiqué, après le rapport qui avait été préparé, qu'au mois de septembre dernier on aurait des consultations en région pour essayer de voir si on ne pouvait pas créer une structure régionale pour tous les genres de transports; en soi, ce serait une rationalisation, une optimisation de tous les genres de transports. Et il me semble qu'avant de procéder aux exigences du ministre des Finances et du Conseil du trésor on devrait regarder qu'est-ce qu'on peut faire pour optimiser, rationaliser ces genres de transports là, ce qui, par le fait même, va apporter des économies.

Il ne faudrait pas que ce soit toujours le président du Conseil du trésor qui dicte un peu le genre de société qu'on va se donner, parce qu'il me semble — je suis convaincu que le ministre aussi est d'accord avec moi — que, si on passe la facture aux commissions scolaires, aux municipalités, aux parents, c'est le transport qui va être réduit. Ça veut dire que... Est-ce qu'on va avoir la sécurité dans le transport? Vous savez que ça fait des années qu'on se préoccupe de la sécurité du transport des élèves. Est-ce qu'il va y avoir un manque de transport qui va avoir un effet non pas sur le ministère des Transports, mais sur la société où on va encourager encore plus le décrochage parce que, pour l'accès à l'école, les gens n'auront pas nécessairement le transport? Donc, je pense qu'avant de procéder à des coupures de cette nature-là il faudrait certainement tenter de

mettre en place des structures qui pourraient gérer tous les genres de transports dans les régions concernées.

**M. Brassard:** Mme la Présidente, on voit, à l'engagement 11, Aide au transport scolaire, le montant impliqué: 422 000 000 \$ pour 1995-1996 et, cette année, en 1996-1997, ça a augmenté; c'est le seul poste budgétaire du ministère qui ait connu une augmentation. Ça a augmenté à 440 000 000 \$ qui sont versés aux diverses commissions scolaires pour financer le transport scolaire. C'est devenu, à cause des compressions, là, depuis deux ou trois ans, actuellement dans le budget du ministère le poste budgétaire le plus important; 440 000 000 \$, c'est beaucoup d'argent.

Il y a une situation aussi qui mérite non seulement notre attention, mais qui exige des corrections, des changements dans tout ce qu'on appelle le transport public des personnes, le transport collectif des personnes. Il y a actuellement sur le territoire — je le dis souvent — plus de 300 organismes qui font du transport collectif de personnes. Juste à voir la liste, là, pour ce qui est du transport adapté puis la liste pour ce qui est du transport scolaire; ajoutons à cela le transport interurbain, les sociétés de transport, les CIT, les OMIT. bon, ça fait beaucoup d'organismes, c'est plus de 300. Puis, si on compte les établissements du réseau de la santé qui font du transport collectif, il y en a plus de 400 dans le réseau, alors, on monte à 700 organismes qui font du transport collectif de personnes avec des programmes très sectorisés puis très étanches les uns par rapport aux autres. Donc, il y a de l'ordre, je pense, à faire dans ce domaine-là.

Nous, au ministère des Transports — en tout cas, moi, c'est certainement ma vision des choses et elle est partagée par le ministère aussi — c'est ce qu'on véhicule comme vision: il faut réduire le nombre des intervenants dans le domaine des transports collectifs de personnes. Donc, il faut intégrer les modes de transport: transport adapté, transport scolaire, transport interurbain. Il faut intégrer tout ça puis que ce soit géré par moins d'organismes. Moi, je pense que ça doit se faire dans un cadre décentralisé.

L'unité territoriale de base qui devrait être, à mon avis, privilégiée, c'est l'unité territoriale de la MRC et, sur la base du territoire de la MRC, une instance, à définir par la suite, là, devrait être responsable de la gestion de tous les modes de transport. Ça inclut le transport scolaire puis ça inclut le transport adapté. C'est ce que je propose comme ministre des Transports. Je pense, cependant, qu'un tel changement aussi majeur doit se faire à la suite d'une consultation des intervenants. Il faut que les intervenants puissent se prononcer puis s'exprimer là-dessus.

Je rencontrais d'ailleurs, pas plus tard qu'hier, la présidente de la Fédération des commissions scolaires. Mme Drouin, avec quelques membres de son conseil d'administration et son directeur général pour justement discuter de ça. Pas plus tard qu'hier soir, à 18 heures, à mon bureau, on a discuté de cette chose-là, et je lui ai

fait part de ma préférence qu'on s'engage dans la voie d'une gestion intégrée des modes de transport dans un cadre décentralisé. C'est ça, l'orientat on.

• (10 h 30) •

Cependant, il y a toutes sortes de questions qui méritent des réponses. Il y a des inconnues dans une telle orientation. À quelle instance on va confier la responsabilité de gérer ça, ces modes de transport? Quelle sera la composition de cette instance? Tout ça reste à définir et la consultation va nous être utile dans ce sens-là. Et puis aussi il y a la grande question du financement. Comment assure-t-on le financement de cette gestion intégrée des modes de transport? C'est un gros morceau dans une consultation.

Alors, l'idée, c'est de préparer un document, qui est déjà passablement avancé, un document de consultation dans lequel on préciserait nos intentions, nos orientations et d'aller en consultation auprès de tous les intéressés, auprès des intervenants. C'est évident qu'hier Mme Drouin m'a déjà annoncé qu'elle allait certainement participer à cette consultation puis que sa Fédération allait avoir des choses à dire puis des propositions à faire. Alors, on pourrait, à ce moment-là, prendre l'année qui vient pour faire cette consultation et ensuite peaufiner le projet, le corriger en fonction de cette consultation. Si ça entraîne des gestes législatifs, bien, il faudra les prévoir; de nature budgétaire aussi.

Ce qui fait que, bon, pour l'année 1997-1998, compte tenu de cette option privilégiée qui est la mienne, on fonctionnerait de la même façon qu'on fonctionne. Il n'y aurait pas de changement majeur. Particulièrement en transport scolaire, on garderait le système tel qu'il existe. Cependant, comme les contrats viennent à échéance en juin 1997 — je l'ai indiqué à Mme Drouin, je ne lui ai pas maquillé la réalité, là, je lui ai dit hier que les contrats prennent fin en juin 1997 — ça veut dire que, pour l'année scolaire 1997-1998, même si on maintient le même système, qu'on ne touche pas aux fondements du système, il est clair que le niveau de financement va être touché.

C'est 440 000 000 \$ cette année, en 1997-1998. Ça a augmenté. Pourquoi ça a augmenté? Parce qu'il fallait respecter les ententes puis les contrats signés. Alors, il a fallu augmenter, mais c'est clair qu'à partir du moment où ces ententes-là prennent fin ce ne sera, sans aucun doute, pas 440 000 000 \$ qui sera inscrit au budget 1997-1998. Il va y avoir une certaine compression qui va apparaître aussi, là. À quel niveau? Bien, ce ne sera pas de l'ordre des centaines de millions, là; ça va être de l'ordre d'un certain nombre de millions, de quelques millions, sans aucun doute, à ce chapitre-là parce que évidemment il y a un effort à faire en matière budgétaire et qu'à partir du moment où nos engagements arrivent à échéance, bien, là, on a une certaine liberté ou marge de manoeuvre.

Ceci va nous permettre de réduire de quelques millions l'enveloppe globale réservée au transport scolaire, tout en maintenant cependant le système tel qu'il fonctionne présentement et en prenant l'année qui vient

pour justement faire une proposition d'intégration des modes de transport dans un cadre décentralisé et faire une consultation sur cette proposition-là dans l'intention évidemment, dans l'année budgétaire 1998-1999, de faire des changements sans doute pas mal plus substantiels sur la base de la proposition faite et de la consultation qui aura suivi.

Voilà, en gros. Ce que je vous dis là, je l'ai dit hier à Mme Drouin. Donc, je ne fais pas de cachette, je l'ai dit à Mme Drouin. Ce que je vous dis là, je l'ai dit à la Table Québec-municipalités l'automne dernier. L'automne dernier, je suis allé rencontrer la Table Québec-municipalités avec mon collègue des Affaires municipales et j'ai indiqué exactement ce que je vous dis aujourd'hui en commission parlementaire.

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

**M. Middlemiss:** À quel moment on peut s'attendre que les consultations vont débiter dans les régions pour être capable de mettre sur pied cette structure?

**M. Brassard:** Moi, je pense qu'on pourrait certainement amorcer cela au printemps, donc préparer le document de consultation. Je veux que ce document-là soit préparé aussi — pas uniquement par le ministère des Transports — par le ministère des Affaires municipales, c'est arrêté, il va être impliqué; le ministère de l'Éducation aussi va être impliqué et évidemment le ministère de la Santé. Les ministères concernés sont impliqués, ils ont été invités à participer et à contribuer à la rédaction du document qui va servir à la consultation qui devrait pouvoir s'enclencher quelque part au printemps.

**M. Middlemiss:** Il y a une préoccupation aussi. Il semblerait que la décision des maternelles à plein temps, ça va occasionner une dépense de l'ordre de 30 000 000 \$ de plus durant...

**M. Brassard:** Enfin, ce que Mme Drouin m'a dit, c'est au moins une vingtaine de millions. C'est ce qu'elle évaluait comme coût d'implantation de la maternelle à plein temps.

**M. Middlemiss:** C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que je peux me permettre une question? On dit qu'on va réduire le coût du transport scolaire. On a parlé de 250 000 000 \$ qu'on remettrait soit aux commissions scolaires, ou aux MRC, ou à n'importe quel autre intervenant.

**M. Brassard:** Oui, ça, c'est dans l'air. Mais, quand je vous dis que, pour l'année qui vient, en ce qui concerne les intentions... Le budget 1997-1998, le budget actuel pour le transport scolaire, c'est 440 000 000 \$. Moi, mon intention, c'est de ne pas

toucher au système pour l'année qui vient, 1997-1998, de maintenir le système tel qu'il est. Cependant, comme les contrats viennent à échéance, c'est clair que ça ne sera pas 440 000 000 \$ qui va être inscrit au budget. On va faire, là aussi, des compressions, mais pas des compressions de l'ordre des chiffres que vous citez ou que vous évoquez, de 200 000 000 \$ ou 250 000 000 \$. Ça va être un certain nombre de millions. Ça ne sera pas 440 000 000 \$, mais quelques millions. Donc, il y a un effort qui va être demandé en transport scolaire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Ce qui est inquiétant pour les régions, c'est que, dans le moment, il y a aussi rumeur qu'il y aurait un 500 000 000 \$ de coupures dans l'éducation. Et, à partir de cette rumeur-là, déjà les commissions scolaires veulent fermer des écoles de village. Juste dans la commission scolaire du Lac-Mégantic, on demande aux municipalités d'acheter les écoles si on veut garder les enfants dans chacun des villages. Alors, il y a une panique qui commence à se créer. Alors, déjà, le 250 000 000 \$ qui a été annoncé et qui est peut-être un ballon, le 500 000 000 \$ qui est supposé être coupé dans l'éducation, tout ça fait que les gens des régions commencent à s'inquiéter. Est-ce qu'on va enlever tous les enfants des villages pour les envoyer dans un centre? Bien, il va falloir qu'on les transporte, ces enfants-là. Comment ça va diminuer, le transport scolaire?

**M. Brassard:** Je comprends très bien à la fois votre inquiétude et votre façon de présenter les choses. Il y a un lien entre tout ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, c'est ça.

**M. Brassard:** S'il y a du transport scolaire, c'est parce qu'on a, dans bien des cas, centralisé les immeubles scolaires, les écoles. Donc, il faut transporter les élèves. À partir du moment où des commissions scolaires prennent des décisions de fermer des écoles, bien, ça se répercute inévitablement sur le budget de transport scolaire.

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

**M. Brassard:** Les élèves doivent être transportés. C'est des vases communicants, tout ça. Alors, c'est pour ça que je pense qu'avant, je dirais, d'introduire des changements majeurs dans le système de transport scolaire il faut faire une réflexion et faire un débat, examiner et évaluer correctement les impacts de tout changement. Alors, c'est pour ça que, moi, je dis: Prenons l'année qui vient pour faire cette réflexion, ce débat, et aussi essayer de dégager des consensus sur ce qu'il convient de faire dans la suite des choses. Mais, pour cette année, il n'est pas question de compressions de l'ordre des chiffres que vous évoquez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est bon. Alors, 11, ça va. L'engagement 12.

• (10 h 40) •

**M. Middlemiss:** C'est bien. Je pense que tout le restant, Mme la Présidente, on peut... Oui. Juillet, maintenant.

### Secteur voirie

#### Juillet

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements du mois de juin sont vérifiés. Juillet 1995. Engagement 1.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Ça va, ça, Mme la Présidente. Alors, on peut peut-être, pour accélérer les choses, Mme la Présidente, là, parce qu'on a déjà couvert... On a choisi des engagements tout à fait particuliers et, à moins qu'il n'y ait quelqu'un d'autre, j'ai 14 au mois de juillet 1995.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Jusqu'à 14?

**M. Middlemiss:** L'engagement 14.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon?

**M. Middlemiss:** Jusqu'à 14, c'est accepté. Je veux parler sur 14.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Alors, engagement 14.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, c'est la prise en charge du réseau local qui a été transféré aux municipalités. On sait que c'est la dernière année. On a tous eu une lettre de la part du ministre indiquant qu'il y avait eu une entente avec les municipalités et que ce programme-là continuait cette année, ce qui était tout à fait normal parce que ça faisait partie de l'entente originale, et aussi le programme d'aide à l'entretien des ponts.

Est-ce que le ministre peut nous dire... Vu que c'est la dernière année, il va falloir qu'une décision soit prise assez vite pour que les municipalités soient mises au fait de ce qui va survenir. Parce qu'on voit que le programme d'amélioration — lui était seulement de l'ordre de 50 000 000 \$ — déjà a été réduit énormément. Le programme de la prise en charge, lui, est de l'ordre de 89 000 000 \$ par année. Si les municipalités deviennent maintenant responsables de l'entretien d'été et d'hiver des routes qu'on leur a transmises, il faudrait qu'elles soient avisées le plus tôt possible. Je crois que ça serait certainement une charge qui serait difficile à accepter par les municipalités, surtout que, depuis un an ou deux, on leur remet de plus en plus de responsabilités financières, sans nécessairement améliorer leur sort.

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

**M. Brassard:** Oui. Effectivement, j'ai écrit aux municipalités, au monde municipal pour leur dire qu'en 1997-1998 le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local sera maintenu au même niveau; le programme des ponts également, parce qu'il reste encore beaucoup de travaux à faire sur les structures, les ponts, et on va le poursuivre aussi l'an prochain. Il reste le volet amélioration du réseau municipal, qui est le programme qui, comme on le sait, est réparti à la suite des recommandations des députés. Mon intention, c'est aussi de le maintenir pour la prochaine année et donc de faire les efforts et les démarches appropriés auprès des instances gouvernementales pour que ce volet-là soit également maintenu.

Maintenant, pour l'avenir, mon intention aussi — et je pense pouvoir le faire dès 1997-1998 — c'est de faire en sorte que ce volet-là, le volet voirie locale, devienne un volet du fonds routier. On a créé le fonds routier, on a adopté une loi créant le fonds routier. En fait, le nom exact, c'est le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier; c'est ça, le titre exact en vertu de la loi. Maintenant, vous le savez, désormais, les dépenses de travaux de voirie, de travaux routiers vont être financées à partir et en passant par ce Fonds.

Je pense qu'il était pertinent et logique de faire en sorte que, à l'intérieur du Fonds, il y ait un volet voirie municipale. C'est ce que j'ai l'intention de faire pour l'année qui vient. Ça ne changera rien en termes de ressources, mais les programmes dont on vient de parler, le Programme d'aide à la prise en charge, le programme de réfection des ponts, le programme d'amélioration du réseau municipal dont je souhaite le maintien, tout ça serait désormais intégré dans le fonds routier, de sorte que, à la fois sur le réseau supérieur qui appartient au ministère et sur le réseau local qui a été transféré, toutes les dépenses du ministère des Transports dans les travaux routiers seraient financées à même le fonds routier.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je suis content de voir l'ouverture du ministre. Est-ce qu'il va convaincre ses collègues au Conseil des ministres que, là, ce que vient de faire le gouvernement canadien, le programme d'infrastructures, ça serait certainement un programme dont ils pourraient profiter? Parce que les routes sont municipales, les municipalités pourraient fournir, le gouvernement provincial, par le truchement du Fonds, ainsi que le gouvernement canadien. Est-ce que ce ne serait pas, certainement, une façon de créer de l'activité économique? Parce que les investissements qu'on met sur notre réseau routier, que ce soit municipal, provincial ou autre, moi, j'ai toujours pensé que c'était des investissements qui donnent des retombées, de la création d'emplois et, en retour, les gouvernements reçoivent, par le truchement de la taxation ou de l'impôt, des retours.

**M. Brassard:** Oui, c'est une piste qui est examinée actuellement dans la perspective, et ce n'est pas chose faite encore, où le programme d'infrastructures serait prolongé d'un an. Il y a des discussions à cet effet avec le gouvernement fédéral. Mon collègue des Finances devrait rencontrer M. Massé demain pour en discuter. On a certaines conditions cependant qui ont été rendues publiques par mon collègue, M. Landry. Entre autres, dans le contexte budgétaire actuel, la contribution du gouvernement du Québec sera prise à même les crédits votés. On sait ce que ça veut dire. Ça veut dire que ça va être pris à même les budgets. Non, non, on n'a pas d'argent neuf, là, à mettre sur la table. Le fédéral en a, tant mieux, on veut bien l'utiliser. Mais il est clair qu'on n'a pas d'argent neuf; donc, notre contribution sera prise à même les crédits votés. C'est ce que M. Landry va certainement encore rappeler demain à M. Massé.

Donc, il y a un certain nombre de conditions. Si elles sont acceptées, on pourrait voir se prolonger le programme d'infrastructures tel que le souhaite le gouvernement fédéral. Il y a aussi des discussions pour le partage. Par hypothèse, si ça arrive, comment l'enveloppe sera-t-elle répartie? Il y a des discussions. Il n'y a rien d'arrêté encore, mais il y a des discussions avec le ministère des Finances, entre autres, pour voir s'il n'y a pas lieu de prévoir une partie de cette enveloppe qui pourrait être consacrée aux travaux routiers. Ce n'est pas arrêté, mais ce que vous dites ou ce que vous suggérez, nous y avons aussi pensé et nous en discutons avec les ministères concernés par ce programme.

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, il semblerait qu'au gouvernement fédéral les sous qui sont disponibles, c'est des économies à cause des taux d'intérêt qui étaient plus bas. Donc, les remises... Donc, la province aussi a certainement bénéficié de ces taux d'intérêt plus bas. Donc, il y a peut-être des sous de disponibles là.

Toutefois, pour revenir au grand dossier du transfert du réseau routier, avec l'échéancier de 1997 pour la prise en charge et aussi pour les ponts, est-ce que le ministre a l'intention de faire une consultation, là, auprès des municipalités, un peu comme ça a été fait au moment du transfert, à savoir: Qu'est-ce qu'on peut faire? Si le gouvernement veut encore laisser de plus grandes responsabilités financières aux municipalités, qu'il y ait une consultation, un échange, qu'on mette sur pied encore un comité du ministère des Transports ainsi que des Affaires municipales, comité technique qui pourrait arriver avec des recommandations à faire au gouvernement pour déterminer ce qu'on fait dans l'avenir avec ce réseau-là qu'on leur a remis. Et, si on se souvient bien, lorsqu'on a fait le transfert, ceux qui sont au gouvernement aujourd'hui semblaient dire que ce n'était pas une bonne chose et qu'il n'y avait pas suffisamment de sous, qu'on aurait dû le garder sous notre responsabilité. Aujourd'hui, les

municipalités ont la responsabilité, mais avec moins de sous qu'il en avait été promis au moment de cette discussion.

• (10 h 50) •

**M. Brassard:** En 1997-1998, là, je viens de vous indiquer nos intentions. Nous pensons cependant, pour la suite des choses, que les municipalités vont continuer d'avoir besoin d'une certaine forme de soutien, même après la fin des programmes mis en place au moment du transfert, particulièrement le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local. Je pense qu'on a acquis cette conviction-là, au ministère, que les municipalités vont devoir être soutenues de façon, je dirais, quasi permanente via le fonds routier toujours où il y aurait un volet voirie municipale.

Maintenant, là où il n'y a pas de décision de prise, et on va certainement en discuter avec les organisations municipales, c'est sur quelle forme ça doit prendre. Est-ce que ça doit prendre la forme qu'on connaît présentement? Vous savez que le programme de prise en charge, c'est 86 000 000 \$. Vous savez que c'est des subventions inconditionnelles qui sont versées dans le fonds budgétaire, dans le fonds général des municipalités. Bon, ce n'est pas des subventions conditionnelles qui doivent être obligatoirement utilisées à des fins de travaux sur leurs réseaux routiers; c'est une aide compte tenu d'un certain calcul qu'on fait en fonction du kilométrage, de l'indice de richesse de la municipalité. Bon, il y a une aide qui leur est apportée, mais c'est une subvention inconditionnelle.

Est-ce que ça doit continuer comme ça ou est-ce que l'aide... Tout en reconnaissant que le soutien aux municipalités doit être maintenu, il s'agit, après ça, de se poser la question: De quelle ampleur doit être le soutien, donc le niveau de l'enveloppe? Et puis sous quelle forme? Est-ce qu'on continue sous cette forme-là? Moi, je vous dirais que ça mérite d'être regardé. Est-ce qu'il ne serait pas préférable — je pose la question — de passer plutôt à un système de subventions conditionnelles? Des subventions, oui, mais des subventions à des fins de travaux d'entretien et d'amélioration du réseau municipal. Donc, des subventions dédiées plutôt que de subventions inconditionnelles. La question mérite d'être regardée, mérite d'être prise en considération pour voir, par la suite, si on maintient un niveau de soutien aux municipalités, une forme de soutien, pour voir comment ça va se faire et sous quelle forme.

Alors, on a un peu de temps, là, pour le faire, puisque, l'an prochain, ce que j'ai annoncé aux municipalités, c'est que les programmes tels qu'on les connaît vont continuer de fonctionner comme tels, il n'y aura pas de changements. Mais, pour les années ultérieures, je pense qu'on doit s'interroger. Puis les députés aussi évidemment leur vue va être sûrement intéressante, surtout les députés où de tels programmes s'appliquent. Je pense que leur point de vue va sûrement être intéressant sur la question: Est-ce qu'on continue d'aider les municipalités sous cette forme-là ou est-ce qu'on change la façon de les aider?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, toutefois, la municipalité n'a pas grand choix de faire l'entretien d'été sur son réseau et de faire l'entretien d'hiver. Donc, les deux gros éléments de ce programme de prise en charge, c'est ça. Et ça, c'est incontournable parce que, comme nous, les élus municipaux devront répondre, eux, à leurs commettants ou à la population. Si, l'hiver, on ne fait pas l'entretien ou si, l'été, on ne met pas l'abat-poussière, on ne passe pas la niveleuse et que le réseau n'est pas en bon état, les politiciens devront répondre.

Donc, ce n'est pas aussi discrétionnaire qu'on pourrait le présumer. C'est qu'il y a des tâches... Parce que, ça, ça a été remis pour remplacer ce que le ministère des Transports payait, lui, pour l'entretien l'été et l'hiver. Et c'est pour ça qu'on a pu réduire, au ministère des Transports, de 33 000 km. On ne les a plus, ces 33 000 km là. Je comprends que, oui, on devrait peut-être resserrer, mais tout ça a été fait dans le respect de l'autonomie des municipalités. Et c'est un peu pour ça que je suggérerais qu'avant de procéder à faire des changements j'espère qu'on va prendre le temps d'aller discuter de nouveau avec les municipalités, parce que c'est comme ça qu'on a réussi à avoir une entente, je pense, qui a été acceptée par la majorité des conseils municipaux à travers le Québec.

**M. Brassard:** C'est clair qu'on va les consulter. Par contre, je sais bien que les municipalités sont obligées maintenant d'avoir un budget d'entretien d'hiver et d'été beaucoup plus important qu'auparavant parce qu'elles ont la responsabilité du réseau. Mais ce que je disais — ce qui est exact d'ailleurs — c'est que ces subventions-là qui proviennent du programme de prise en charge, ce ne sont pas des subventions conditionnelles, ce ne sont pas des subventions qui doivent être obligatoirement réservées ou consacrées à l'entretien. Quand on regarde le budget d'entretien d'une municipalité puis qu'on le met en regard de la subvention qui lui a été accordée, c'est clair que probablement le budget est plus élevé, plus important.

**M. Middlemiss:** Juste une question.

**M. Brassard:** Mais la subvention comme telle, sur le plan technique, sur le plan administratif, ce n'est pas une subvention conditionnelle. Je sais bien qu'à l'origine c'est une subvention qui a été accordée parce que les municipalités allaient assumer des responsabilités supérieures, plus grandes en matière d'entretien.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, juste une question. Ça fait quoi? Ça va faire la cinquième année, là. Est-ce que le ministère a été sensibilisé ou a constaté qu'il y a des municipalités qui n'ont pas dépensé ce budget-là pour la prise en charge, l'entretien, et ainsi de suite? Est-ce qu'il y a eu des plaintes, de la part des citoyens, au ministère? Et est-ce que c'est sur cette base-là qu'on veut apporter des changements? Sinon, si la

population, elle a accepté et elle trouve que les municipalités dépensent bien le budget qui leur est accordé. À ce moment-là, il me semble que c'est ça, la démocratie.

**M. Brassard:** Bien, ce que je dis, moi, c'est qu'il y a, d'abord, une contribution minimale qui est exigée des municipalités. Il faut qu'elles contribuent; c'est de l'ordre de 0,14 \$ du 100 \$ d'évaluation. Il faut qu'il y ait une contribution minimale de 0,14 \$ du 100 \$ d'évaluation des municipalités avant qu'elles puissent...

(Consultation)

**M. Brassard:** De toute façon, pour le moment, le système n'est pas changé et c'est clair que, si on envisage de le modifier, on va parler à la fois aux unions municipales, mais on va aussi parler aux députés des circonscriptions concernées. Je pense que leur éclairage sera sans doute fort utile.

**M. Middlemiss:** Non, ça va, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va pour les engagements de juillet?

**M. Poulin:** Non, non, non. L'engagement 73.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 73? Ah! On s'en va dans la Beauce. M. le député de Beauce-Sud.

**M. Poulin:** Ça porte un beau numéro: 73 pour l'autoroute 73.

**La Présidente (Mme Bélanger):** De Beauce-Nord, excusez-moi.

**M. Middlemiss:** Un pur hasard.

**M. Poulin:** Oui, Mme la Présidente. Il y a des travaux qui ont été exécutés pour corriger des accotements ou faire du revêtement. J'aimerais savoir si c'est suite à une étude de sécurité qui aurait été faite sur l'autoroute 73. Parce qu'il y a eu de nombreux accidents, des accidents mortels, des accidents avec des blessés graves, et je me demandais s'il y avait au ministère une étude sur la sécurité de cette voie rapide. Parce qu'on l'appelle autoroute 73, mais, à partir de Sainte-Marie jusqu'à Saint-Joseph, c'est quand même une voie rapide, c'est une autoroute à deux voies. Est-ce qu'on pourrait me...

● (11 heures) ●

**M. Brassard:** En réalité — puis, pour ça, on peut se baser sur un certain nombre de rapports du coroner — sur les autoroutes puis les routes importantes dont les accotements ne sont pas pavés — c'est le cas de la 40, par exemple, pas toute, mais une bonne partie, puis de la 73 — ça augmente les risques, donc ça affecte la sécurité routière. Il y a là un problème de sécurité

routièrre, ce qui fait que nous avons au ministère une politique suivie d'une programmation annuelle de pavage des accotements. Donc, on entend de plus en plus paver les accotements parce que ça augmente la sécurité et ça réduit les risques d'accidents, de dérapage. Alors, c'est dans cette perspective-là qu'on fait ces travaux-là.

**M. Poulin:** Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre pourrait nous dire s'il y a eu quand même une étude d'effectuée sur l'autoroute 73? On parle d'autoroute. Je ne sais pas si on doit appeler ça une autoroute quand on parle d'une voie rapide, parce qu'il y a seulement deux voies sur la partie dont je fais mention, de Sainte-Marie à Saint-Joseph. Est-ce que le ministère des Transports a déjà effectuée une étude à savoir... Est-ce qu'on doit corriger la signalisation? Est-ce qu'on doit apporter d'autres modifications pour amener une meilleure sécurité des gens qui circulent sur cette autoroute-là ou sur cette route-là?

**M. Brassard:** À ma connaissance, il n'y a pas d'étude. C'est évident qu'on possède cependant toutes les statistiques pertinentes quant aux accidents survenus sur toutes les routes du Québec. On a aussi évidemment identifié tout ce qu'on appelle les points noirs, donc les sections du réseau routier comportant le plus de dangers d'accidents. Mais, de façon générale, sur les routes où le niveau de circulation est élevé — le nombre de véhicules-jour est élevé sur toutes ces routes-là — il est pertinent et souhaitable d'envisager, entre autres, le pavage des accotements. C'est ce qu'on a l'intention de faire. Est-ce qu'il y a des modifications en matière de signalisation qu'il faut apporter? Là, je ne sais pas très bien le sens précis de votre question.

**M. Poulin:** Étant donné que c'est une autoroute à deux voies seulement et non à quatre voies...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Poulin:** Je ne sais pas si c'est assez unique, à l'échelle provinciale, qu'on retrouve une autoroute à deux voies.

**M. Brassard:** Non. Il y en a un certain nombre.

**M. Poulin:** Il n'y aurait pas lieu quand même de vérifier le pourquoi du nombre d'accidents aussi élevé et aussi graves? Parce que quand même les gens circulent à la même vitesse que sur une autoroute ordinaire puis ça occasionne, bien souvent, des accidents avec gravité et des blessés puis des accidents mortels.

**M. Brassard:** Ce que je peux faire vérifier, moi, c'est: est-ce que la 73, dans ce tronçon-là, est considérée comme une route plus dangereuse qu'une autre? Ça, on peut le vérifier. On peut faire vérifier ça.

**M. Poulin:** O.K.

**M. Brassard:** Parce que, là, il y a des accidents évidemment partout, sur tout le réseau. On est en mesure cependant...

**M. Poulin:** Mais il y a eu, depuis...

**M. Brassard:** ...d'identifier les tronçons les plus dangereux.

**M. Poulin:** Depuis cinq ans...

**M. Brassard:** Est-ce que ce tronçon-là fait partie de la liste des tronçons dangereux? On peut le vérifier.

**M. Poulin:** Et je vous demanderais, M. le ministre, si c'est possible, peut-être d'apporter une étude sur toute cette sécurité-là.

**M. Brassard:** On peut peut-être apporter davantage de précisions par la suite, mais ce qu'on me dit, c'est que la route 173 actuelle est plus dangereuse que le tronçon dont vous parlez. Donc, si on a un choix à faire en termes d'intervention en regard de la sécurité, ce qui est votre souci tout à fait légitime, c'est plus sur la 173 qu'on devrait intervenir, en termes d'importance d'intervention, parce que ce que les gens du ministère nous disent, c'est que la 173 actuelle, particulièrement entre Saint-Joseph et Saint-Georges, est plus dangereuse que le tronçon dont vous me parlez.

**M. Poulin:** Oui. Par contre, c'est l'autre voie, autrement dit, où l'ensemble de la circulation passe, tandis que le tronçon de l'autoroute dont je vous parle, à ce moment-là, il est de Sainte-Marie à Saint-Joseph, étant donné que l'autoroute est arrêtée actuellement à Saint-Joseph-de-Beauce. Puis, par la suite, bien, l'ensemble de la circulation se dirige sur la 173 de Saint-Joseph à Saint-Georges. En effet, je pense qu'il y a lieu, on va dire, d'améliorer la sécurité à de nombreux endroits.

Toujours concernant la 73, dans le passé, il y avait, on va dire, des servitudes pour permettre la continuité de cette autoroute-là. Il y avait des tracés qui avaient été établis, etc., et ils ont été abandonnés. En quoi ça consiste... Si on veut poursuivre les travaux de la 73 pour la diriger vers Saint-Joseph, Beauceville, Saint-Georges, est-ce que, à ce moment-là, l'ensemble des études, les études d'impact, les différentes études qui doivent être normalement effectuées pour la construction d'une autoroute, doivent être reprises à zéro ou si on a, tout simplement, à reprendre les études qui avaient été initiées et qui avaient été acceptées dans le temps pour poursuivre les projets d'autoroute?

**M. Brassard:** Dans ce cas-là, ce qu'il y a de déterminé, c'est le corridor.

**M. Poulin:** Le corridor est déterminé et il ne peut changer?

**M. Brassard:** Oui. Ce n'est pas figé dans le béton, si vous me permettez l'expression. Ça pourrait changer à la suite de l'étude d'impact. Parce que, elle, l'étude d'impact n'est pas faite.

**M. Poulin:** Mais il y en a déjà eu dans le passé.

**M. Brassard:** Pas d'étude d'impact en fonction de la procédure d'évaluation environnementale. L'étude d'impact comme telle, ça, ce n'est pas fait, ce n'est pas commencé. C'est d'ailleurs ce que demandent les groupes de la Beauce, les divers intervenants de la Beauce que j'ai rencontrés et qui sont...

**M. Poulin:** Les chambres de commerce, les municipalités, les groupements économiques.

**M. Brassard:** C'est ça, qui sont dirigés par le préfet, là, M. Carette.

**M. Poulin:** Le maire de Saint-Georges et non le préfet...

**M. Brassard:** Il n'est pas préfet?

**M. Poulin:** Il n'est pas préfet.

**M. Brassard:** Il n'est pas préfet? Bon, le maire de Saint-Georges, qui est retraité; donc, il a beaucoup de temps à consacrer à l'autoroute 73. Je les ai rencontrés, et effectivement, dans leur demande, dans leur revendication, ils sont bien conscients qu'il faut partir finalement à zéro dans le cas de ce tronçon. Il faut partir à zéro, il n'y a rien de fait. Tout ce qu'il y a d'identifié, c'est le corridor qui, comme je vous le dis, peut changer selon l'étude d'impact. Et ce que demandent les divers intervenants de la Beauce, c'est justement d'enclencher ce processus, donc...

**M. Poulin:** D'initier l'étude d'impact.

**M. Brassard:** ...d'initier l'étude d'impact et puis, après ça, bien, on sait ce qui arrive: l'étude d'impact peut donner lieu à des audiences publiques du BAPE. Et puis ce qu'ils demandent aussi, c'est que les autres étapes suivent: l'expropriation, les plans et devis. Ils ont même proposé une sorte de calendrier. C'est ce qu'on est en train de regarder. Vous savez, je n'ai pas encore donné de réponse. Vous m'avez interrogé là-dessus à l'Assemblée nationale. La réponse n'a pas encore été donnée, mais leur revendication est bien connue, puis je dois dire qu'elle est claire.

● (11 h 10) ●

Et puis j'ai eu des bonnes rencontres d'ailleurs avec tous ces intervenants-là. Ça a été très cordial. Je sais ce que la Beauce demande et j'aurai une réponse à donner. Et, à partir du moment où la réponse sera donnée, bien, là, ça pourrait enclencher un processus. C'est clair que le bulldozer ne sera pas dans le champ l'été

prochain, mais ça pourrait enclencher un processus qui pourrait conduire à des décisions quant à sa réalisation au début du prochain millénaire. En fait, c'est ça, le calendrier qu'ils proposent. La réalisation pourrait commencer...

**M. Poulin:** Mais, si je comprends bien quand même, c'est que les premières études sont mises un peu aux oubliettes, et on doit reprendre l'ensemble des études d'impact, dans votre réponse. Parce que, initialement, on avait quand même...

**M. Brassard:** Oui, mais ça fait déjà pas mal de temps, puis je pense qu'on doit les considérer comme caduques.

**M. Poulin:** O.K. C'est ça que je voulais entendre.

**M. Brassard:** Si on enclenche le processus, il faudra faire vraiment une nouvelle étude d'impact.

**M. Poulin:** O.K. Merci, Mme la Présidente.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ça prend soin du mois de juillet. On peut passer au mois d'août.

#### Août

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui? Alors, les engagements de juillet 1995, vérifiés. On passe au mois d'août 1995.

**M. Middlemiss:** Au mois d'août, on peut débiter à 131, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Fantastique! Alors, l'engagement 131.

**M. Middlemiss:** C'est l'amélioration du réseau routier. Travaux d'aménagement des routes 341 et 344 dans la municipalité de L'Assomption, CEP L'Assomption. Mme la Présidente, je sais que la 341, elle a été extensionnée. Les travaux ont été faits au mois de septembre ou octobre 1994. Nulle part dans les engagements financiers n'ai-je pu trouver le contrat et les montants, et c'est un dossier qui... C'est surtout une route pour donner accès à une école, l'école Félix-Leclerc. C'est un dossier que je connais très bien à cause de mon passage au ministère. J'ai de la correspondance qui démontre qu'il fallait lever un non-acès à cet endroit-là.

Donc, j'aimerais savoir, premièrement, où est le contrat pour les travaux qui ont été faits au mois de septembre ou octobre 1994; deux, le protocole d'entente avec les propriétaires de terrains, qui, en levant le non-acès, a certainement donné une plus-valeur à leurs terrains; donc, le protocole d'entente qui a été signé et le contrat qui a été donné pour exécuter ces travaux-là.

(Consultation)

**M. Brassard:** Évidemment, on peut bien remonter très loin, mais, d'abord, on peut remonter à la construction de l'école. Ce n'est pas évident qu'elle aurait dû se construire là. Mais, en tout cas, elle a été construite là.

**M. Middlemiss:** C'est une décision qui a été prise par la commission scolaire.

**M. Brassard:** Ouais! Ce qu'on me dit, c'est que le ministère des Transports n'était pas très, très favorable à la construction d'une école dans ce coin-là. Bon. Mais les travaux ont été faits et ils ont été faits par la municipalité de Repentigny. Il y a eu proposition d'un protocole par le ministère des Transports où on prévoyait une contribution financière du ministère des Transports, mais le protocole n'a jamais été accepté par la ville, n'a jamais été signé. Donc, il n'y a jamais eu de versement d'une contribution du ministère des Transports et, actuellement, il n'y a toujours pas de protocole. Mais la ville a fait les travaux puis en a assumé le financement. L'école est donc accessible, mais ça n'a pas donné lieu encore jusqu'à maintenant à un protocole. Des divisions au sein de la ville. Je n'ai pas tous les détails pourquoi on n'a pas conclu de protocole, mais il n'y a pas de protocole. Alors donc, comme il n'y a pas de protocole et comme il n'y a pas de contribution financière du ministère, forcément il n'y a pas d'engagement financier.

**M. Middlemiss:** Oui, mais qu'est-ce qui arrive au principe du non-accès? C'est que c'est une rue maintenant de la municipalité. Ce n'est pas seulement l'école, là; ils ont ouvert une rue, tel que prévu dans les discussions qu'on a eues pendant nombre d'années.

**M. Brassard:** Le ministère a levé l'accès.

**M. Middlemiss:** La rue est ouverte. On a levé le non-accès. Ça a coûté combien? Qu'est-ce qui est arrivé du 1 100 000 \$? On avait évalué qu'il y aurait un avantage pour les promoteurs auxquels appartenaient les terrains: ils pourraient aller chercher 1 100 000 \$ de plus par le fait qu'on levait le non-accès. Et comment il se fait qu'une municipalité peut construire sur une emprise qui appartient au ministère des Transports?

**M. Brassard:** Il y a eu expropriation pour 1 \$, puisque c'était une rue déjà faite. Ça a été contesté devant le Tribunal de l'expropriation; la cause a été entendue et on attend maintenant le jugement du Tribunal. Le ministère, ce qu'il a fait, c'est qu'il a exproprié et il a exproprié pour 1 \$. Alors donc, là, on verra ce que le Tribunal va décider.

• (11 h 20) •

**M. Middlemiss:** Mais il y a une directive au ministère des Transports qui dit que, lorsqu'on ouvre un

non-accès, pour les gens qui vont avoir une plus-value à cause que leur terrain va être plus accessible — c'est plus facile, il y a un échangeur — il y a un coût à payer, et ce coût-là avait été évalué, à un moment donné, à 1 100 000 \$. Pourquoi avons-nous ouvert ça? Et ça a été fait quelques jours après l'élection de 1994. Si ce n'était pas dans la programmation, qui a décidé de le faire?

En plus de tout ça, Mme la Présidente, il y avait une préoccupation, de la part du ministère de la Sécurité impliqué, d'extensionner la 341 au sud de la 40. Qu'est-il survenu de cette préoccupation de la Sécurité?

**M. Brassard:** Mme la Présidente, c'est assez pointu comme dossier. Je vais demander au sous-ministre de la région de Montréal, M. Tourigny, de préciser toute la question du protocole qui a été proposé à la ville, du contenu de ce protocole qui n'est toujours pas signé et de l'effet que ça a sur la question que vous soulevez de la plus-value.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Tourigny.

**M. Tourigny (Yvon):** Alors, en ce qui a trait à la plus-value et au non-accès, cette directive-là spécifie que la plus-value, elle est demandée lorsqu'il ne s'agit pas d'un chemin à caractère régional. Dans le cas qui nous concerne, la première demande qu'avait faite la ville de Repentigny avait été d'ouvrir un chemin entre l'école et la 40. Ce bout de chemin là était, à ce moment-là, à caractère local. Lorsqu'il fut discuté de la plus-value avec la municipalité, le ministère avait indiqué, en 1993, que la plus-value n'était pas demandée si le chemin prenait un caractère régional, c'est donc dire si la municipalité acceptait de réaliser le chemin entre l'autoroute 40 et la route 138.

On se rappelle que la 341 est déjà une route existante, collectrice au nord. La section au sud de la 40 n'est pas faite. Le fait de rejoindre la 138 par la route 341 permettait donc un lien régional pour les municipalités du secteur, ce qui était différent de la première demande de la municipalité, où il s'agissait d'ouvrir seulement un bout de rue pour ses fins municipales, où là il y avait eu une demande de plus-value. Et d'ailleurs on se...

**M. Middlemiss:** Excusez. Mme la Présidente, est-ce que je pourrais interrompre un moment? J'ai une lettre, ici, datée du 21 juillet 1993, signée par vous, M. Tourigny, et le quatrième paragraphe, ça dit: «Dans le présent dossier, notre proposition du 16 avril dernier se voulait dans la recherche d'une solution satisfaisant les deux parties, mais qui tenait compte des objectifs gouvernementaux et prenait en compte une étude d'opportunité effectuée en 1990 et qui établissait la portion d'intérêts communs entre les deux partenaires, soit le ministère et la municipalité, dans l'éventualité du prolongement de la route 341 entre l'autoroute 40 et la route 138.» À ce moment-là, c'était une route régionale qu'on prévoyait, et tous les montants, là: expropriation,

1 000 000 \$; construction d'une route rurale, 800 000 \$; imposition d'un non-accès, 1 100 000 \$; autres frais, 100 000 \$, pour 3 000 000 \$... Donc, ce n'était pas pour l'école. Donc, c'est le même dossier.

Aujourd'hui, on a fait les travaux, on a ouvert la rue. Où est le protocole d'entente? Où est la note qui démontre qu'il n'y en a plus, que ce n'est plus nécessaire de charger pour la levée du non-accès? C'est à ça qu'on fait face, là. Ou bien on nous a menti en 1993 ou bien on nous ment présentement.

**M. Tourigny (Yvon):** M. le ministre, j'aimerais préciser à votre...

**Une voix:** M. le député.

**M. Tourigny (Yvon):** Excusez, pas M. le ministre. On s'est connus à cette époque.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Tourigny (Yvon):** M. le député, je pense que ce que vous dites est important et demande une précision. La première demande de la municipalité, c'était une demande d'ouvrir le chemin local. Le ministère a répondu clairement: Pour ouvrir un chemin local, vous aurez à payer une plus-value. Par la suite, la municipalité, suite aux échanges que l'on a eus, a discuté avec le ministère du prolongement d'une route collectrice entre la route 138 et l'autoroute 40, ce qui faisait en sorte que ce projet-là était un projet de 3 000 000 \$.

L'évaluation du 3 000 000 \$... Au 16 avril 1993, on a tenu une réunion où j'étais présent et, à cette réunion-là, on a indiqué à la municipalité que la part gouvernementale due au lien régional était de 20 %, ce qui fait que, avec la présence d'une route collectrice, d'une route régionale, il n'y a pas de plus-value à payer via la directive du ministère des Transports. Donc, quand il s'est parlé de plus-value, il s'agissait d'une route locale où il fallait payer la plus-value; lorsque la route est devenue à caractère régional, il n'y avait pas de plus-value, et le ministère a offert de payer 20 % de la construction de cette section de route parce que ça représentait le pourcentage de passage régional; donc, 600 000 \$ sur les 3 000 000 \$. Pas de plus-value parce que c'est une collectrice.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, la lettre dit bien, ici... Tout ce que le sous-ministre est en train de me dire, ça le dit: 20 %, ainsi de suite, et on continue. Et c'était dans ce contexte-là, puis on dit: «En résumé, dans un effort maximal, la proposition de participation financière du ministère est maintenue à un montant de 600 000 \$ représentant 20 % du projet estimé à 3 000 000 \$, selon la répartition suivante du coût du projet...» Et ça disait bien: «Dans l'éventualité du prolongement de la 341 entre l'autoroute 40 et la route 138...» À ce moment-là, ce n'était pas juste l'école; c'était la même route. Et je m'en souviens.

Mme la Présidente, s'il y a eu des changements, j'aimerais avoir les notes. Qui a changé, là? Parce que, premièrement, je voudrais bien déposer cette lettre-là. Elle est au ministère; on nous l'a fait parvenir. On a discuté de ça. Donc, s'il y a eu un changement... Mais, en autant que je suis concerné, et j'en ai discuté personnellement avec M. Parizeau lorsqu'il était là, ce n'était pas une route pour servir l'école; c'était une route régionale, exactement comme c'est dit ici.

● (11 h 30) ●

Ici, ça le dit: Dans ce contexte-là, s'il y a une expropriation, c'est tant; construction, c'est tant; imposition d'un non-accès, c'est tant. Donc, qui a fait changer ça après le 21... La lettre était datée du 21 juillet 1993, signée par M. Yvon Tourigny. Et, si ça a changé entre ça et septembre 1994, est-ce que c'était dans la programmation? Pourquoi on l'a fait puis qui a donné la commande de faire ces travaux-là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Mme la Présidente...

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

**M. Brassard:** ...je pense qu'il y a lieu de faire un état de situation complet sur ce projet-là, ce qu'on va faire et ce qu'on va déposer devant la commission parce que ça m'apparaît pas mal compliqué.

Le projet de collectrice, lui, il est toujours là. Il n'est pas fait, mais il est toujours là. Il doit faire l'objet d'un protocole qui n'est pas signé, que la ville n'a pas signé. Il faut dire que... Enfin, je pense que le conseil municipal est divisé. C'est ce qui fait qu'il n'y a rien de signé encore et que le projet n'a pas été, non plus, fait, le projet de route collectrice qui, en se faisant, réglerait d'une certaine façon le problème de plus-value. Il n'y aurait pas de plus-value à payer si le projet de collectrice se fait. Il n'est pas fait et, pour qu'il se fasse, il doit y avoir un protocole signé avec la ville, protocole qui n'est pas signé, non plus. Alors, on en est là.

Donc, le projet n'a pas été changé, mais le projet ne se fait pas parce qu'on n'a pas réussi à conclure et à signer un protocole tel que proposé il y a déjà quand même pas mal de temps. C'est évident qu'à partir du moment où... Si le projet de collectrice ne se fait pas — je m'avance en vous disant ça — ou s'il est reconnu de façon évidente qu'il ne se fera jamais, là, le problème de plus-value va se poser.

**M. Middlemiss:** Et le problème de la Sécurité qui existait avant, de quelle façon a-t-il été éliminé? C'est ça, là. C'est qu'il y avait d'autres éléments. J'ai une lettre datée du 20 septembre 1994 qui dit — et c'est signé Alain Brien, le maire de Repentigny: «Je donne suite à votre correspondance du 9 septembre 1994 me transmettant le projet de protocole d'entente pour le prolongement de la route 341 entre l'autoroute 40 et la route 138. La direction générale a étudié le document et

me dit qu'il correspond aux discussions que nous avons eues. Je soumettrai le projet de protocole pour approbation lors de la prochaine séance du conseil municipal.»

Donc, est-ce que le protocole d'entente, à ce moment-là...

**M. Brassard:** Il n'a jamais été approuvé.

**M. Middlemiss:** Non, d'accord, mais entre juillet 1993 et septembre 1994, sur quelle base on a enlevé l'imposition du non-accès? Parce que, là, il est levé, le non-accès.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Là, il y a accès, il y a une rue, là. Ce n'est pas juste l'accès à l'école. Il y a une rue qui traverse; qu'elle soit de nature régionale ou non, elle est là, elle est construite. Donc, ça, ça veut dire que, dans la pratique, on a levé le non-accès et, par le fait même qu'on peut accéder à ces propriétés-là par l'échangeur de la 341 et de la 40, on a donné une plus-valeur à tous ces terrains-là. Et c'est ça que je voudrais certainement avoir et, s'il y a eu un changement entre juillet, alors que c'était une route régionale qui était considérée et qu'on disait qu'il y avait 1 100 000 \$ d'imposition de non-accès, pourquoi on l'a changé entre juillet 1993 et septembre 1994 ou mars 1994?

**M. Brassard:** Moi, tel que je comprends les choses, c'est qu'il y a eu levée du non-accès, mais ça s'est fait dans la perspective où ce serait assorti d'un protocole avec la ville pour en arriver à réaliser la collectrice, ce qui, à ce moment-là, ne pose plus le problème de plus-value. C'est comme ça que je comprends les choses. Le non-accès a été levé et le protocole est resté sur la glace. Il n'a pas été signé. Donc, la collectrice n'a pas été faite, n'a pas été réalisée. C'est ça, la situation. Et là je comprends qu'on est placés — ça fait assez longtemps que ça dure — devant un choix. Est-ce qu'on va finir par signer un protocole et réaliser le projet ou est-ce qu'on va constater que c'est peine perdue, que le projet est mort? À ce moment-là, ça devient une route locale et là il y a un problème de plus-value qu'on va devoir régler.

**M. Middlemiss:** Bien. Mme la Présidente, ça, il va falloir l'éclaircir. C'est que, dans les lettres, là, au moment du 1 100 000 \$, on parlait d'une route régionale. On parlait...

**M. Brassard:** Oui. Bien oui. C'est ça.

**M. Middlemiss:** Donc, que ça soit régional ou local, il me semble qu'il y a une plus-value, là, parce que les gens à qui appartiennent les terrains de chaque côté de cette rue-là ont eu une plus-valeur pour ces terrains. C'est ça, le but. Lorsqu'on a dit: Il y a non-accès, là, c'est parce qu'on ne voulait pas avoir d'accès,

puis là on a décidé d'ouvrir un accès qui rend les terrains de plus grande valeur, l'accès est plus facile. Mais là on a levé le non-accès, on n'a pas signé de protocole d'entente, et c'est nous, le gouvernement, qui venons donner une chance à quelqu'un de faire plus d'argent. Et c'est pour ça qu'on avait une directive avant que, si quelqu'un profite de la levée d'un non-accès, ces gens-là devraient payer au gouvernement qui, lui... C'est pour toute la population, ça. C'est dans ce sens-là. Donc, si on est capable de me l'éclaircir et de nous apporter des documents pour supporter ces choses-là, il me semble qu'il faut la vider, la question, une fois pour toutes.

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

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord, Mme la Présidente. Donc, ça va pour le mois d'août.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, mois d'août, vérifié. J'appelle septembre, systèmes de transport.

**M. Middlemiss:** Ça va, Mme la Présidente, on va se rendre au mois de septembre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** À voirie?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Non, excusez. Septembre, ça va; on va aller à octobre, Mme la Présidente.

### Octobre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, septembre, vérifié. Octobre.

**M. Middlemiss:** L'engagement 30, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 30?

**M. Middlemiss:** Oui. Honoraires professionnels réguliers. Préparation de plans et devis pour la réfection du système d'éclairage du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine sur l'autoroute 25, dans la ville de Montréal. Mme la Présidente, depuis ce temps-là, les travaux ont été exécutés, à des coûts assez élevés, et tout le monde est au courant de tous les problèmes que nous avons vécus au niveau du tunnel, surtout dans le domaine de la sécurité des usagers. Mme la Présidente, j'en profiterais pour peut-être demander au ministre et aux gens du ministère de nous faire le point sur les travaux. C'est quoi, le problème? Pourquoi les luminaires sont tombés? Quelle est la cause de toutes ces choses-là?

Parce que c'est toute la confiance que les gens avaient dans le ministère des Transports qui est en jeu. On dépense des millions; je pense qu'on est rendu à

quelque chose comme une cinquantaine de millions de dollars pour les travaux qui ont été exécutés. On a posé des luminaires. On a ouvert le tunnel sans avoir fait l'inspection finale. On a eu le problème des luminaires qui sont tombés. Heureusement qu'il n'y a pas eu de blessures graves ou même de décès. Donc, Mme la Présidente, les gens sont inquiets, et je pense que le plus tôt on va faire la lumière sur ce dossier, le plus vite on va être éclairés.

**M. Brassard:** C'est le cas de le dire. Alors, Mme la Présidente, je pense que c'est pertinent de faire le point sur tout le dossier de la restauration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine. Comme c'était un ouvrage qui atteignait un âge d'une trentaine d'années, il était requis et nécessaire d'entreprendre des travaux de remise en état et de réparation de cet ouvrage, de cette infrastructure. C'est ce qui a été fait cet été dans une période relativement courte. Ça a entraîné des investissements et des dépenses, globalement, de l'ordre de 35 500 000 \$. Alors, il a dit «une cinquantaine de millions»; c'est 35 500 000 \$, tout compris. Ça veut dire le tronçon de 25 et 40 à l'île Charron; ça inclut le tronçon de la 20 aussi et forcément aussi les travaux dans le tunnel.

• (11 h 40) •

Les travaux dans le tunnel proprement dit, c'est une douzaine de millions et les travaux pour les approches, c'est, d'une part, du côté de l'île Charron, 15 840 000 \$, du côté de la 20, 3 800 000 \$. Et il y a eu des mesures d'atténuation parce qu'il a fallu, cet été, prévoir des stationnements incitatifs, bon, enfin, des mesures pour non pas éliminer, mais réduire les inconvénients à la suite des travaux qu'on y faisait. Les fermetures de voies, bon, ça a entraîné des inconvénients. On a incité les gens à recourir davantage au transport en commun puis on mis en place donc un certain nombre de mesures. Ça a coûté 3 050 000 \$ pour un total de 35 000 000 \$. Dans le tunnel proprement dit, ce qu'on a fait, c'est qu'on a refait la chaussée en béton bitumineux, on a refait l'éclairage — on en reparlera tantôt — le système de contrôle des portes de couloirs, la toiture. Ce sont les principaux travaux qu'on a faits dans le tunnel comme tel.

On a refait l'éclairage. Le système qui a été mis en place par SNC-Lavalin est un système qui n'avait pas posé de problèmes dans un bon nombre de tunnels. J'ai rencontré M. Lamarre, à un moment donné, qui m'a fait connaître, là, toute une série de tunnels dont ils ont fait l'éclairage à travers l'Amérique du Nord, au Canada et aux États-Unis sans problème. Alors, ils ont implanté ce système d'éclairage là dans le pont-tunnel. Il est différent de celui qui était là précédemment. Celui qui était là en place précédemment, c'était un système d'éclairage en continu et encastré dans la toiture. Celui qui a été mis en place par SNC-Lavalin était en discontinu. C'est des luminaires avec des espaces entre les luminaires.

Alors, là, il est arrivé un certain nombre d'incidents ou d'accidents. Il y a des luminaires qui sont tombés. Trois ou quatre? Trois. Trois d'arrachés. Mais,

vraiment, là, c'était arraché, hein! Manifestement, on l'a vérifié par la suite puis on l'a constaté par la suite, ce sont des camions, hein, hors normes. Avaient-ils des permis spéciaux? Ça reste à voir, parce qu'on peut présumer que ça peut être aussi des délinquants, des charges qui ne respectaient pas les normes, trop hautes, ou des charges mal arrimées avec des courroies qui ballottent dans le vent, de sorte que ce qui est arrivé, c'est qu'il y a vraiment eu des luminaires qui ont été carrément arrachés.

Alors, c'est ce qui fait qu'on a pris un certain nombre de mesures, parce que c'est des luminaires assez volumineux. Donc, ça constitue un danger évident quand ça tombe. Les mesures qu'on a prises, c'est qu'on en a enlevé un certain nombre; on en a enlevé pas mal, plusieurs centaines, puis, comme il y a eu encore qui ont été arrachés, à ce moment-là, on les a enlevés au centre puis, actuellement, les camions sont tenus de circuler sur la voie centrale où il n'y a pas de luminaires. Puis après on a redonné un nouveau mandat à SNC-Lavalin pour modifier l'éclairage, ce qui est en train de se faire. Sur la voie de droite, c'est fait. Les luminaires sont désormais placés, je dirais, dans le coin de la voie. Les travaux se poursuivent pour la voie de gauche. La voie de droite, c'est terminé; la voie de gauche, c'est en voie de se compléter et il n'y en aura pas dans la voie centrale.

Donc, depuis qu'on a pris ces mesures-là, il n'y a pas eu de nouveaux incidents. La question qu'on va se poser une fois les travaux terminés — je pense que ce n'est pas inutile de l'évoquer, et on fait déjà des consultations à cet égard — c'est: Est-ce qu'il y a lieu, est-ce que ce serait intéressant de maintenir la circulation des camions dans la voie centrale, ce qui, au départ, était une mesure évidemment temporaire? Là, on fait des consultations pour voir si ce ne serait pas opportun et même avantageux à certains égards de maintenir la circulation des camions dans la voie centrale; là, comme il n'y a plus aucun luminaire dans la voie centrale, les dangers d'arrachement de luminaires se trouvent éliminés.

Alors, actuellement, ce qu'on constate pour les camions, c'est que, comme ils circulent dans la voie centrale — mais là je pense qu'il y a lieu de compléter l'enquête et les consultations — ça comporte des avantages parce que les camions, quand ils circulaient sur la voie de droite et qu'ils avaient, à la sortie du tunnel, à prendre une voie qui se situait complètement à gauche devaient évidemment, à ce moment-là, traverser les deux autres voies. Là, à partir du moment où ils sont sur la voie centrale, la sortie du tunnel se fait de façon moins risquée; ils ont juste une voie, soit à gauche, soit à droite, à traverser. Alors, c'est ce qu'on est en train de regarder. Voilà pour le dossier des luminaires.

Il est arrivé, malheureusement, c'est le cas de le dire, une autre tuile: là, c'étaient les tuiles qui avaient été installées au plafond à l'origine. Au moment de la construction du pont-tunnel, on avait installé des tuiles d'amiante. J'en ai vu un morceau. Ce n'est sûrement plus sur le marché maintenant, ce genre de produit

d'amiante là, sûrement pas, parce que ça doit dégager des fibres, sûrement, dans l'atmosphère à un niveau sûrement pas conforme aux normes actuelles. Bon.

Les tuiles, on en a enlevé un bon nombre quand on a installé les luminaires. Il est arrivé qu'il y en a une qui est tombée. C'est une tuile de dimension d'à peu près de 4 pi X 2 pi. Il y en a une qui est tombée. À partir de ce moment-là, on a constaté... Il était aussi prévu dans notre planification de les enlever au complet. Il y en avait un bon nombre d'enlevées; on prévoyait les enlever au complet parce qu'on s'était rendu compte que leur vie utile était terminée, parce que ces tuiles-là sont fixées sur des barres en bois, du bois tropical — c'est de l'acajou — pour ne pas que ça pourrisse, sauf que les vis, elles, commencent à être plus qu'usées, en train de se dégrader; donc, la fixation est fragilisée.

Alors donc, il était opportun, et c'était l'intention du ministère également, de les enlever au complet. Mais, à partir du moment où il y en a une qui est tombée, là, c'est clair, on a jugé qu'il était urgent de faire ce qu'on envisageait de faire un peu plus tard, de le faire immédiatement. Comme il y en a une qui est tombée, on a évidemment fait vérifier l'état des tuiles; on en a enlevé un certain nombre qu'on jugeait plus fragiles et, pour le reste, on est allés en dérogation pour un contrat rapide, là, avec une entreprise pour enlever tout ça complètement, les enlever au complet. Et on est allés en dérogation justement pour que ça se fasse rapidement. Normalement, d'ici un mois au plus tard, il n'y aura plus de tuiles dans le pont-tunnel et le système d'éclairage aura été modifié considérablement.

● (11 h 50) ●

Puis il est arrivé, en plus, un autre problème, le problème de la glace qui s'est formée dans une des immenses cheminées d'aération. Il s'est formé de la glace. On présume qu'il s'en était déjà sans doute formé, mais ça n'avait pas donné lieu à un accident comme ce fut le cas, un accident qui aurait pu être grave. Heureusement, il y a eu seulement des dommages matériels. En plus, la personne était une femme enceinte. Mais, fort heureusement, on n'a pas déploré d'accident, de dommages corporels; ça s'est limité à des dommages matériels. Mais c'est un immense, un gros morceau de glace qui s'est formé. On pense que les conditions climatiques expliquent la formation rapide de ce bloc de glace qui est finalement tombé, puis il est tombé sur le pare-brise d'une voiture, du côté du passager.

Alors, c'est clair que, à partir de ce moment-là, c'est un problème nouveau qui est apparu et on a modifié les procédures pour ne pas que ça se reproduise. Désormais, les tours d'aération, les cheminées d'aération seront inspectées quotidiennement — ça fait partie maintenant des procédures permanentes — en périodes où les conditions climatiques pourraient provoquer la formation de glace. Alors, c'est inspecté par des employés du ministère quotidiennement, qui vérifient avec des projecteurs les cheminées d'aération et donc qui peuvent voir, là, rapidement, si de la glace est en train de se former et, immédiatement, l'enlever.

On avait envisagé des moyens techniques pour régler ce problème-là: fil chauffant, par exemple, pour empêcher la formation de la glace ou d'installer une espèce de bassin pour... Mais on les a éliminés, ces moyens-là, et on pense que l'inspection quotidienne par des employés est plus sécuritaire que des moyens techniques. Alors, par une inspection quotidienne, on est en mesure de dire qu'on va ainsi empêcher que se reproduise un incident aussi regrettable que celui-là, qui aurait pu avoir des conséquences plus graves.

Alors, voilà les problèmes en chaîne. Il n'y a pas, comme on le voit, de lien de causalité entre ces problèmes-là. Il est arrivé, malheureusement, que ces problèmes-là sont survenus dans un même laps de temps, ce qui évidemment a provoqué bien du mécontentement, de l'inquiétude aussi chez les usagers du pont-tunnel, de l'exaspération chez les usagers, mais aussi chez le ministre. Et là je pense que je peux affirmer que, par les décisions qu'on a prises, les changements de procédure qui ont été intégrés à nos façons de faire, on est en mesure de dire que la circulation dans le pont-tunnel peut se faire dans des conditions de sécurité aussi élevées que c'était le cas avant les travaux de l'été.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, avant le changement des luminaires, est-ce qu'on a eu des problèmes dans le tunnel et est-ce que, par le fait de changer les luminaires, on a réduit la hauteur libre dans le tunnel? Et est-ce que ces incidents-là se sont produits tous dans le même... Est-ce que c'est le tunnel en direction est ou le tunnel en direction ouest, ou dans les deux?

**M. Brassard:** Dans le passé, est-ce qu'il y a eu des incidents concernant l'éclairage ou les luminaires?

**Une voix:** Certains bris, mais c'était mineur.

**M. Brassard:** Mineur. Mais, à la question que vous posez, la réponse, c'est: Non, les hauteurs étaient les mêmes, on n'a pas réduit les hauteurs. Les hauteurs étaient les mêmes. Le problème vient du fait — puis je pense que c'est peut-être une erreur qu'on a faite en faisant le choix du système d'éclairage, il faut le reconnaître, on n'avait pas prévu ce problème-là — que le système de luminaires ou le système d'éclairage antérieur, c'était un système, comme je le disais, en continu; c'est une bande en continu: il n'y a pas d'espaces entre les luminaires, c'est en continu. Donc, par conséquent, on peut présumer que, même des camions hors normes ou une courroie d'arrimage qui ballote au vent, qui auraient pu, qui ont sûrement pu, à l'occasion, frapper les luminaires, n'avaient pas de prise pour s'accrocher: ça glissait. Ça cassait peut-être certaines choses — c'est tout ça qu'il y a eu des incidents mineurs sans aucun doute, bon — mais ça n'accrochait pas le luminaire.

À partir du moment où on installe des luminaires avec des espaces, donc en discontinu, ce qu'on pense, ce

qu'on est à peu près certain qu'il est arrivé, c'est que, là, il y a eu accrochage, bon, par exemple une charge trop haute, hors normes, même sans permis. Ça arrive, il y a un taux de délinquance, hein, chez les camionneurs; c'est évident, il y a un taux de délinquance. Bon, bien, il faut prévoir ça aussi, vous me direz; on aurait dû prévoir ça aussi. Mais là, à partir du moment où les luminaires sont espacés, il y a de l'espace: l'accrochage, la prise est plus risquée. Donc, c'est ce qui fait que, là, il y a eu des accrochages et les luminaires ont été carrément arrachés.

D'ailleurs, quand on les a inspectés, les luminaires, quand on les regarde, on voit que c'est arraché, parce qu'ils sont quand même fixés assez solidement, là, au plafond. On voit que c'est tordu, la fixation, on voit qu'il y a eu vraiment un arrachement. Donc, ça veut dire qu'il y a eu quelque chose, un objet — ça ne peut pas être autrement que sur un camion, ce n'est sûrement pas sur une auto — qui a carrément accroché le luminaire et qui l'a fait tomber.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'il y a eu des gens qui étaient dans le tunnel, qui ont vu ça survenir: qu'il y avait un camion et puis, après que le camion eut passé, là, il y a un luminaire qui est tombé? Est-ce qu'on a eu des gens, des témoins visuels?

(Consultation)

**M. Brassard:** On n'a pas eu de témoins oculaires...

**M. Middlemiss:** Ah, O.K.

**M. Brassard:** ...sauf que... Écoutez, d'abord, premièrement, éliminez les autos; ce n'est sûrement pas des autos, hein! Ce n'est sûrement pas des autos...

**M. Middlemiss:** Bien, non.

**M. Brassard:** ...c'est évident.

**M. Middlemiss:** Mais il me semble que...

**M. Brassard:** Parce que, quand on fait l'inspection — ils sont sur un support d'acier, ces luminaires-là — le luminaire a tombé, puis le support est tordu. Ça veut dire que ça prend une certaine force, là...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** ...d'arrachement. Alors, c'est clair qu'à ce moment-là ça ne peut être que des camions. Éliminez les autos, ça peut juste être des camions. Comme les hauteurs n'ont pas été changées, n'ont pas été modifiées, on peut logiquement conclure ou déduire que c'est parce que les charges n'étaient pas conformes aux normes.

● (12 heures) ●

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, donc, si c'est un camion qui avait une charge ou quelque chose qui l'a accroché, est-ce que le camion était seul dans le tunnel à ce moment-là? Parce qu'il aurait pu y avoir quelqu'un qui a été témoin de ça. Le jour où c'est tombé sur l'auto qu'on voit ici, est-ce qu'il y avait un camion devant l'auto? Et l'auto qui a reçu ça sur la tête... Il me semble que, tu sais, là, il y a certaines choses qu'on peut accepter, mais je comprends aussi que, si un camion a passé par-dessus, il va être tordu aussi.

**M. Brassard:** Non, mais distinguons: la tuile est tombée sur un véhicule, le bloc de glace est tombé sur un véhicule, mais les luminaires ne sont pas tombés sur un véhicule. Il n'y a pas eu de...

**M. Middlemiss:** Bien, ça dit, ici, là...

**M. Brassard:** Non, non, non.

**M. Middlemiss:** Au pont-tunnel, le système d'éclairage reste... Jeudi dernier — ça, c'était en septembre — un conducteur a eu la surprise de voir atterrir sur son automobile l'un de ces luminaires recouverts d'un boîtier en aluminium, dont le poids est de plus de 20 kg. Le véhicule a été endommagé, mais l'homme n'a pas été blessé. «I close my case.»

**M. Brassard:** Ça, c'est le premier luminaire, effectivement. Mais ce qu'on ne sait pas, c'est: Est-ce qu'il est tombé à ce moment-là? Il était peut-être sur la voie, puis il y a eu impact avec le véhicule.

**M. Middlemiss:** O.K. Mais c'est toutes ces choses-là. Il me semble qu'il y a tellement de questions. Il y a le filet de sécurité qui est tombé.

**M. Brassard:** Dans tous les cas...

**M. Middlemiss:** On parle des tuiles. Si c'était prévu de les faire, pourquoi on ne l'a pas fait durant l'été en même temps qu'on a changé les luminaires? Il me semble que, si on le fait faire aujourd'hui, ça devait certainement nous coûter plus cher de retourner faire ces travaux-là que de les inclure dans le contrat de changement de luminaires. On avait monté les échafauds, on avait toutes ces choses-là. On était en train de faire des travaux; pourquoi on n'a pas enlevé les tuiles au même moment que ces contrats-là?

**M. Brassard:** Parce que le contrat avait été donné pour un système d'éclairage et non pas pour enlever les tuiles. On prévoyait enlever les tuiles ultérieurement. C'est dans les deuxièmes travaux qu'on a enlevé les tuiles.

**M. Middlemiss:** Non, mais est-ce que, dans le jugement des gens qui décidaient ces travaux-là... Tu

sais, le fait de retourner après, là... Une fois qu'on est en haut avec des échafauds pour changer les luminaires, ainsi de suite, on peut enlever les mêmes tuiles, hein, elles sont à peu près au même niveau. Il me semble que, dans ce contexte-là... Est-ce qu'on a étudié la possibilité... Et on dit que c'est 300 000 \$; ça aurait certainement pu nous coûter bien moins cher que ça si on l'avait fait en même temps.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Et donc, c'est quoi? «C'est-u» des restrictions budgétaires ou «c'est-u» le fait que les gens manquent de rigueur? On se pose des questions, M. le ministre, parce qu'il me semble, moi, que retourner après pour dépenser 300 000 \$, on va déranger... Que le tunnel soit ouvert ou fermé une semaine, un mois de plus, on aurait fait tous ces travaux-là. Et, en plus, on l'a fait, oui, mais, regardez, pour des raisons de sécurité, Mme la Présidente... Pour moi, surtout, le rôle du ministère des Transports, hein, c'est d'assurer la sécurité des gens qui utilisent le réseau routier. Ça fait partie, ça, de la mission, et il me semble que c'est bien important.

Il y a toute une série d'événements qui se sont produits depuis un an et qui nous font poser des questions. «C'est-u» un manque de jugement ou est-ce qu'on a usé de jugement et qu'on a dit: Bien, on ne peut pas le faire parce qu'on a des coupures, on a des budgets à rencontrer et le plus important, c'est de rencontrer ces budgets-là? Ça, Mme la Présidente, ça ne peut pas se faire sur notre réseau routier lorsque la sécurité des gens est compromise. Et surtout les gens au ministère qui sont des ingénieurs savent fort bien que la première chose qu'on doit faire comme ingénieur — le code de déontologie nous le dit — c'est la sécurité avant tout, le prix vient en deuxième.

**M. Brassard:** Il n'a pas été question de compressions budgétaires dans le cas des travaux dans le pont-tunnel. Il était question de temps, cependant. On a planifié les travaux pour les faire dans le plus court délai possible compte tenu des inconvénients majeurs que ça entraînait pour les usagers. Ceci étant dit, oui — je ne ferai pas un long débat là-dessus — je pense après coup qu'on aurait pu intégrer l'enlèvement des tuiles en même temps qu'on implantait le système d'éclairage. La réponse est oui. On ne l'a pas fait, on aurait pu le faire. Ça n'aurait pas, à mon avis, entraîné un délai plus grand. Ça n'aurait pas ajouté plus de temps aux travaux. Alors, voilà.

**M. Middlemiss:** D'accord. Donc, il y a toute une série de choses sur lesquelles on doit se poser des questions, et j'espère que... Il n'y a pas longtemps, on parlait encore du nettoyage du boulevard Métropolitain, qu'il y avait une accumulation de neige encore cette année, comme l'an passé. Et ça aussi, ça nous fait poser d'énormes questions.

**M. Brassard:** Là-dessus, par exemple, ne laissons pas planer l'ambiguïté.

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

**M. Brassard:** Sur la question de Métropolitain, les recommandations du coroner ont été intégrées aux procédures. Ce qui s'est produit, ce qui a entraîné, malheureusement, la mort d'un enfant l'an dernier, c'est-à-dire de longues périodes sans qu'on enlève la neige, ça ne se reproduira plus parce que les procédures ont été changées en conséquence.

**M. Middlemiss:** Sauf que, Mme la Présidente, il y avait une directive qui avait été émise le 17 janvier 1995 et qui n'a pas été suivie aux mois de décembre 1995 et janvier 1996, qui a résulté dans l'incident dont on vient de faire... Il y avait une directive parce qu'un incident semblable s'était produit.

**M. Brassard:** Il y avait une directive, c'est ce que j'ai dit. Il y avait une directive qui, malheureusement, laissait ce qu'on pourrait appeler une marge de manoeuvre aux employés du ministère, et, en modifiant la procédure, on a réduit cette marge de manoeuvre à pratiquement rien. On a resserré les exigences pour faire en sorte justement que la directive, qui était très claire, soit bien intégrée en termes de procédures et de façons de faire, ce qui est le cas maintenant pour cet hiver.

**M. Middlemiss:** Oui, sauf que, Mme la Présidente, on regarde toutes les raisons qui ont été données pourquoi on n'a rien fait entre le 22 décembre 1995 et le 8 janvier 1996, et toutes les raisons qu'on a données ne sont pas justifiables parce que, le 8 janvier, lorsqu'on a recommencé les travaux... Parce que c'est ça qui donne l'impression, là, que, durant la période des vacances, on n'a pas voulu, et c'est ça qui m'inquiète... J'espère que ce n'est pas parce qu'on donne des directives pour tenter d'économiser le plus possible. À ce moment-là, les gens disent: Bien, faire entrer des gens dans la période de Noël en temps supplémentaire, et ainsi de suite, ça pourrait occasionner des coûts plus élevés. Et, lorsque les gens doivent opérer sur un budget restreint, ça peut leur faire prendre des décisions où, je ne dirais pas, ils manquent de jugement; c'est qu'on juge plutôt que c'est plus important d'atteindre l'objectif de coupures de dépenses que la sécurité des gens qui utilisent notre réseau routier.

**M. Brassard:** Oui, sauf que là-dessus je veux bien être clair. On ne reviendra pas sur l'enquête du coroner; j'ai accepté le blâme comme ministre des Transports. Même si ce n'était pas moi qui étais là à ce moment-là, j'ai accepté le blâme pour le ministère. J'ai reconnu qu'il y avait eu, disons, erreur de jugement et une application discutable de la directive dont il est question, et que, par conséquent, il fallait faire des changements aux façons de faire, et c'est ce qu'on a fait.

Alors, là, je ne veux pas laisser d'ambiguïté planer. C'est ce qu'on a fait et c'est ce qui se fait cet hiver. Ce qu'on fait cet hiver respecte scrupuleusement les recommandations du coroner, et donc des situations malheureuses comme celle qui s'est produite l'an passé à la période des fêtes ne se reproduiront pas.

● (12 h 10) ●

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, la raison pour laquelle il y avait eu une directive en janvier 1995, c'est qu'il y avait aussi eu une mort, hein, quelqu'un était décédé à ce moment-là aussi. Moi, ce qui me préoccupe, c'est que, c'est bien, le ministre nous assure que la directive, elle est suivie à la lettre, mais je lis dans le journal qu'hier l'entrepreneur a toutefois connu des problèmes techniques. Qu'est-ce qu'on fait? C'est bien beau de dire: On a la volonté, on voulait le faire. Est-ce qu'on a le moyen de se retourner de bord et de dire: Si l'entrepreneur, il a un problème technique, on trouve quelqu'un d'autre qui va réellement assurer la sécurité? C'est ça qui me préoccupe.

**M. Brassard:** C'est un entrepreneur qui a été engagé sous contrat spécialement à cette fin-là et ce qu'on me dit, c'est qu'il a fait le travail dans le temps prescrit par son contrat, d'une part. D'autre part, il est très clair aussi que, s'il y a une défaillance chez un entrepreneur qui n'assume pas son mandat selon les conditions de son contrat, le ministère va prendre la relève et, s'il y a des pénalités à imposer à l'entrepreneur, bien, elles le seront, mais on va prendre la relève avec nos équipements.

**M. Middlemiss:** Est-ce que ce n'est pas le ministère qui a indiqué que la raison pour laquelle ça n'avait pas été fait, c'est que l'entrepreneur aurait eu des problèmes techniques, mais que ce serait fait le lendemain? C'est un peu ça que je lis de ça, moi.

**M. Brassard:** Les conditions qu'on impose par contrat à l'entrepreneur, c'est de faire l'opération dans des délais requis, un certain nombre d'heures. Il faut que, dans un certain nombre d'heures, le travail soit accompli. Et les conditions du contrat ont été respectées. Même s'il a connu des problèmes à caractère technique, il a respecté les conditions de son contrat, il a fait le travail dans les délais prescrits dans son contrat.

**M. Middlemiss:** Donc, on peut nous assurer que, si jamais le contracteur a encore des problèmes techniques et qu'on est dans une situation extrêmement critique, on peut se retourner de bord?

**M. Brassard:** C'est le ministère qui va prendre la relève.

**M. Middlemiss:** On peut se retourner de bord et on va le faire?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Pour revenir aux luminaires, là, quel était le coût qui était prévu et c'est quoi, le coût, à la fin? Et qui va assumer les coûts supplémentaires qui peuvent survenir? Je sais déjà qu'on va avoir moins de lumières dans le tunnel. Le fait d'avoir les camions dans la voie du centre va certainement créer des problèmes de fluidité à l'entrée parce que, la plupart du temps, ils sont dans la voie d'extrême droite et ils doivent revenir dans le milieu. Est-ce que le fait que les camions doivent se tasser pour entrer dans la ligne du centre n'aura pas aussi des effets possibles sur la sécurité des gens? Parce qu'on est en train de s'adapter, là. Parce que nos luminaires ne fonctionnent pas, on dit: On passe les camions dans le centre pour ne pas que d'autres luminaires tombent.

**M. Brassard:** Non, non. D'abord, la consultation qui se fait pour savoir est-ce qu'on maintient la circulation des camions au centre, ce n'est pas arrêté. On fait une consultation, et c'est clair que la dimension sécurité va être prise en compte, d'une part. D'autre part, à l'origine, le système d'éclairage faisait partie des 35 000 000 \$ et du 12 000 000 \$ dans le tunnel; ça a coûté autour de 4 000 000 \$. Il a fallu ajouter 1 500 000 \$, pour un total donc de 5 500 000 \$. Il a fallu ajouter 1 500 000 \$ pour...

**M. Middlemiss:** Corriger.

**M. Brassard:** ...corriger.

**M. Middlemiss:** Et qui va payer ça?

**M. Brassard:** C'est le ministère, parce qu'il n'est pas question, je dirais, de poursuivre ou de faire une réclamation à l'entreprise, parce que c'est le ministère qui a choisi le concept. On n'a pas été forcé d'accepter le concept, à l'origine.

**M. Middlemiss:** Oui, mais qui a décidé que c'était le concept qui était...

**M. Brassard:** C'est SNC-Lavalin

**M. Middlemiss:** Qui a fait l'expertise pour déterminer que c'est le concept qui était mauvais? C'est qui qui a fait ça, là? Parce qu'on me dit qu'il n'y a eu personne visuel... Et sur quelle base on a pris cette décision-là? Il me semble que peut-être on devrait faire faire une vérification pour savoir réellement c'est quoi. On parle de 1 500 000 \$ de plus, on parle de 12 000 000 \$ en investissement puis on finit avec moins de lumière dans le tunnel qu'on voulait en avoir. On va finir avec neuf lumens au lieu d'en avoir 16. Donc, c'est un projet à rabais qu'on va avoir comme société puis qui va nous coûter plus cher. Bien oui, c'est ça!

**M. Brassard:** Arrêtez d'exagérer.

**M. Middlemiss:** Bien, c'est vrai! On pensait que 16 lumens étaient nécessaires dans le tunnel, puis aujourd'hui, parce qu'on a réaménagé parce qu'il y a des luminaires qui tombaient puis qu'on finit à neuf, est-ce que ce n'est pas un projet à rabais? Et, en plus, on doit forcer les camions à prendre le centre, on change toute la chose, puis ça va nous coûter plus cher. Puis c'est sur la base qu'on pense que c'est un camion, quelque chose qui a accroché parce qu'il y avait de l'espace entre les deux. Il me semble, Mme la Présidente, que, lorsqu'on parle de coûts de même puis surtout de la sécurité... Qu'on aille donc trouver réellement c'est quoi, la cause. Est-ce qu'on ne serait pas mieux de demander au Protecteur du citoyen de faire comme il a fait sur le boulevard Métropolitain afin de savoir réellement ce qui s'est produit?

**M. Brassard:** Premièrement, l'éclairage va être suffisant dans le pont-tunnel, une fois les travaux complétés.

**M. Middlemiss:** Pourquoi est-ce qu'on voulait mettre 16 lumens, d'abord? Pourquoi est-ce qu'on voulait en mettre 16 si neuf vont faire?

**M. Brassard:** Même actuellement on va dépasser les normes internationales en cette matière.

**M. Middlemiss:** Mais pourquoi 16, d'abord? Pourquoi? On aurait dû dire neuf au début.

**M. Brassard:** On a proposé, nous, comme concept... Nous, ce qu'on a demandé à l'entreprise, SNC-Lavalin, à ce moment-là, ce qu'on a imposé comme exigence, c'est les hauteurs: il ne fallait pas qu'on réduise les hauteurs; donc, qu'on maintienne les mêmes normes en ce qui a trait aux hauteurs. Et on a aussi demandé une deuxième chose, une deuxième exigence: c'était la luminosité, qu'ils respectent les normes en termes de luminosité. C'est à partir de là que SNC-Lavalin a conçu son plan, son système d'éclairage, sans nécessairement innover, puisqu'elle l'avait déjà fait, comme je le disais au tout début, tantôt, dans plusieurs ouvrages de cette nature. Donc, à partir du moment où les hauteurs étaient respectées, où les conditions de luminosité étaient respectées, on a accepté le système proposé par SNC-Lavalin. Par conséquent, si, à la suite de problèmes vécus, on a décidé de modifier des choses, ce qui a entraîné des coûts, le ministère se doit d'en assumer la responsabilité.

Dans le système, en premier, il y avait 4 000 luminaires. Quand les travaux seront complétés sur la voie de gauche — c'est ce qui reste à faire — il y en aura 3 700. Par conséquent, les normes de luminosité vont être respectées, l'éclairage va être suffisant.

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

**M. Dion:** Oui, Mme la Présidente. M. le ministre, on se reporte à l'automne 1995. Je ne voudrais pas revenir sur l'aspect technique, que vous avez, je pense, longuement expliqué. Là où je m'interroge, c'est sur la préparation de toute cette procédure-là. Étant donné qu'on est en 1995 — en 1996, ça s'est amélioré un petit peu, mais pas énormément — et qu'il y a énormément de chômage, et tout ça, une question que je me pose, c'est: Ces fameux luminaires là, est-ce qu'ils sont fabriqués au Québec ou s'ils sont fabriqués ailleurs?

**M. Middlemiss:** C'est la grande noirceur.

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

**Une voix:** On est bons dans les systèmes électriques.

● (12 h 20) ●

**M. Brassard:** On ne connaît pas le nom de l'entreprise. On pourra le chercher puis vous l'indiquer, mais c'est une entreprise de l'est de Montréal...

**M. Dion:** Qui les fabrique.

**M. Brassard:** ...qui les monte.

**M. Dion:** Qui les monte.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Dion:** C'est des pièces importées.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Dion:** Est-ce que ce serait possible de savoir à quelle date précise les appels d'offres ont été faits pour ces luminaires-là?

**M. Brassard:** On peut le savoir, oui.

**M. Dion:** Et quel est le délai qu'on donnait aux producteurs pour présenter ces soumissions?

**M. Brassard:** On peut vous trouver ces informations-là, M. le député. Je ne les ai pas tout de suite, mais on pourra les fournir.

(Consultation)

**M. Brassard:** Vous parlez du système actuel qui a été mis en place cet été, qu'on a dû corriger, qu'on est en train de corriger, présentement?

**M. Dion:** Oui.

**M. Brassard:** Ce système-là.

**M. Dion:** À l'origine, à quelle date précise a été fait l'appel d'offres pour les soumissions et quel est le

délai qu'on a laissé aux soumissionnaires pour présenter leurs soumissions?

**M. Middlemiss:** C'est l'engagement 11 de février 1996: achat de 3 940 luminaires et plaques de montage pour le tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, 2 497 332,30 \$.

**M. Dion:** Ça, c'est l'engagement. Alors, je pense que, pour ma question...

**M. Brassard:** Maintenant, on répondra à vos questions quant à l'appel d'offres comme tel et aux soumissionnaires.

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

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

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

**M. Middlemiss:** ...on dit que les normes d'éclairage pour le tunnel, c'est quoi? Neuf lumens? De quoi est-ce qu'on a besoin?

**M. Brassard:** On les aura cet après-midi.

**M. Middlemiss:** Bien, la question que je me pose... J'aurais aimé ça l'avoir, parce que, si c'est neuf, si c'est huit, pourquoi avons-nous utilisé un système qui nous en donnerait 16? C'est ça, là. Et, si on avait concentré notre concept sur quelque chose qui nous aurait donné ce que les normes voulaient, on aurait peut-être fini avec quelque chose de moins cher et peut-être plus fiable. Parce que, il faut se le dire, hein, tous les problèmes que nous avons rencontrés, ça coûte de l'argent, ça crée des préoccupations au point où le ministre nous a dit qu'il a piqué une sainte colère. Donc, à ce moment-là, il y a des choses, tu sais, il y a énormément de conséquences.

Donc, il faut se la poser, la question: Pourquoi y aller pour quelque chose de plus que ce dont on a réellement besoin? Parce que, aujourd'hui, on nous dit: Parce que c'est allé mal, on en a assez, on rencontre les normes. Est-ce que, par le fait aussi de ne pas avoir d'éclairage dans la voie du centre, la lumière est bien répartie partout? Est-ce qu'on va en avoir partout ou est-ce que dans le centre ça va être un peu plus noir? C'est quoi, là? Est-ce qu'on a fait la vérification?

**M. Brassard:** Il y en avait 4 000; il y en aura 3 700. Ce qu'on a demandé à Lavalin dans les changements à apporter et qu'elle est en train d'apporter puis de compléter, c'est que les normes, les exigences qu'on lui demandait soient aussi respectées. Quand vous parlez: Est-ce qu'au centre... Bien, ce qu'on dit sur le plan technique, c'est que, non, l'éclairage est uniformément réparti et il n'y a pas de zones plus sombres que

d'autres. Enfin, c'est ce que l'entreprise s'est engagée à faire en modifiant le système.

Quant au nombre de lumens, comme vous dites, 4 000, ça faisait combien puis 3 700, ça fait combien, on va essayer de s'informer auprès des spécialistes, des experts de SNC pour qu'ils nous donnent ces informations-là.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut répondre, sinon immédiatement, bien, plus tard, pourquoi... C'est que, si le système... On parle d'un système qui va nous en donner 16. Est-ce qu'on n'aurait pas pu avoir un design qui en aurait donné moins que ça et qui aurait coûté moins cher? Tu sais, si c'est neuf dont on a besoin, pourquoi faire deux fois plus puissant? Il y a des sous de rattachés à ça, à moins qu'on puisse me démontrer qu'il n'y en avait pas, de sous, là. Est-ce qu'on aurait pu les distancer un peu plus loin puis avoir le même effet? Parce que, si on peut éliminer le milieu maintenant — alors, il n'y en aura plus dans le milieu — puis qu'on va avoir une intensité de lumière suffisante qui va rencontrer les normes, je commence à penser peut-être qu'on s'est donné quelque chose de plus que ce dont on avait réellement besoin. Est-ce qu'il y a une étude de coûts qui a été faite? Est-ce qu'un système pour rencontrer les normes exactement aurait été moins cher que celui-là et peut-être plus fiable?

**M. Brassard:** Bien, moi, je ne m'engagerai pas dans un débat technique. Je ne le sais pas, combien de lumens il fallait. Ce qu'il fallait cependant puis ce qu'on a dit à l'entreprise...

**M. Middlemiss:** C'est des sous qu'on dépense, là-dessus.

**M. Brassard:** ...c'est qu'il faut que les hauteurs soient respectées. Il y a des hauteurs à respecter parce qu'il y a des camions qui ne passeraient pas. Puis, deuxièmement, il faut que l'éclairage soit suffisant, parce que, dans ce genre d'ouvrages là, il ne faut pas qu'il y ait un effet de trou noir; sinon, ça a un effet direct sur la vitesse de circulation. Donc, il ne faut pas que cet effet-là apparaisse. Quand tu rentres dans le tunnel, si c'est trop sombre, immédiatement tu réduis ta vitesse. C'est ça, le comportement général. Donc, ce n'est pas recommandé, parce que ça affecte la fluidité de la circulation.

Donc, ce qu'on a demandé, c'est un éclairage suffisant justement pour que cet effet-là ne se produise pas. Techniquement parlant, là, écoutez, moi, je ne suis pas un spécialiste en éclairage, mais c'est ça qu'il fallait. Et ce que SNC-Lavalin nous garantit, c'est que, avec les travaux qu'elle va faire, il n'y aura pas cet effet-là. D'ailleurs, il n'y a pas cet effet-là, actuellement; sur la voie de droite, c'est complété puis il n'y a pas cet effet-là de ralentissement, de freinage, de réduction de vitesse. Il n'est pas apparu, ce phénomène-là, donc, ça veut dire que l'éclairage est suffisant.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, l'ancien tunnel en avait trois, les normes sont de huit, on finit avec neuf, on a mis un système qui était censé nous en donner 16.

**M. Brassard:** Bien, là, 16, on verra. Je ne le sais pas, moi, si c'est 16.

**M. Middlemiss:** Bien... Oui. Tu sais, c'est l'ingénieur qui l'a dit, pas moi.

**M. Brassard:** On va aller aux informations puis on va donner les informations précises.

**M. Middlemiss:** Oui. C'est l'ingénieur de SNC qui a dit que c'était 16. Donc, la question qu'il faut se poser, c'est: Oui, on va avoir de la lumière, mais est-ce qu'on aurait pu avoir un système à huit qui aurait... Parce qu'on parle d'économiser des sous. On coupe partout et on ne se pose pas la question: Est-ce que le système aurait pu nous coûter moins cher? Ah, ce n'est pas important. Il aurait pu nous coûter moins cher, ce n'est pas important. C'est qu'on va avoir de la lumière.

**M. Brassard:** On n'a jamais dit que ce n'était pas important.

**M. Middlemiss:** Bien non. Bien oui.

**M. Brassard:** Je vous dis: «C'est-u» 16, là? Je veux avoir une note écrite de l'ingénieur. Je ne passerai pas par les journaux, là; l'ingénieur de SNC-Lavalin va m'envoyer une note écrite: c'était combien de lumens à l'origine puis ça va être combien maintenant, puis il la signera. Je ne me fierai pas aux journaux, je vais avoir une note écrite.

Alors, pour répondre tout de suite au député de Saint-Hyacinthe, la date de l'appel d'offres, c'est novembre. Les résultats de l'appel d'offres ont été dévoilés le 20 décembre 1995. Il y avait cinq soumissionnaires. Il y a cinq soumissionnaires qui ont fait une offre: Dubo Électrique, Wesco Distribution Canada, Lumen inc., Westburne Québec, Guillevin international. Là-dessus, il y en a trois qui ont été jugés non conformes. Dubo Électrique, Westburne et Guillevin, non conformes. Je vais savoir exactement pourquoi. On l'a aussi ici; si vous voulez le savoir, on pourra vous le dire. Et le plus bas soumissionnaire, ça a été Dubo Électrique dont la place d'affaires est à... Non. Pas Dubo? Ah, ils étaient non conformes. Non, non. Excusez. Ce n'est pas Dubo, elle était non conforme. C'est Wesco Distribution Canada, rue Gougeon, Saint-Laurent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements d'octobre 1995 sont vérifiés.

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ceci étant dit, nous suspendons les travaux jusqu'à 14 heures.

*(Suspension de la séance à 12 h 30)*

*(Reprise à 14 h 26)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, 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 du ministère des Transports pour les mois d'octobre 1994 à novembre 1996. Et nous sommes rendus à novembre 1995. M. le député de Pontiac.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Elle était finie. Elle n'était pas finie, l'explication?

**M. Middlemiss:** Bien, je ne sais pas si le ministre avait fini son explication.

*(Consultation)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, vous avez des explications supplémentaires, M. le ministre?

**M. Brassard:** Oui, j'avais des informations à ajouter à celles que j'avais déjà transmises au député. Alors donc, on demandait la date de l'appel d'offres. C'est le 28 novembre 1995 que l'appel d'offres a été lancé. Les soumissions ont été ouvertes... La date d'ouverture des soumissions, c'est le 19 décembre 1995. Et le contrat, comme on vous l'a indiqué, a été accordé à Wesco Distribution Canada inc. Il y en avait cinq qui ont répondu à l'appel d'offres. Deux seulement ont été jugées conformes. Par contre, il y a 13 firmes qui ont reçu les documents, qui ont demandé les documents, à qui on a distribué les documents. Et ça a donné lieu à seulement cinq soumissions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? Alors, ceci étant dit, nous passons aux engagements de novembre 1995.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député, engagement 1.

**M. Brassard:** Avant, peut-être, Mme la Présidente, encore une fois, pour les administrateurs de Systèmes Sun Québec inc., j'ai ici, d'après le fichier, là, les administrateurs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous le déposez?

**M. Brassard:** Oui. Oui.

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Bélanger):** Document déposé. Alors, on n'aura pas à attendre la réponse; c'est de l'efficacité.

**M. Brassard:** On est rendus où, là, Mme la Présidente?

#### Novembre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Novembre 1995.

**M. Brassard:** Novembre 1995.

**M. Middlemiss:** Et on va aller à 130.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 130.

**M. Middlemiss:** On a déjà parlé un peu du système météoroutier. Et on dit qu'un comité a choisi la marque... C'était le meilleur résultat à la grille d'analyse. Quelle était cette grille d'analyse? Qu'est-ce qu'on cherchait? Parce qu'il y avait Vibrometer puis Lacroix. Il y avait une soumission qui était à 240 000 \$...

**M. Brassard:** Oui. Alors, la grille d'analyse, on va essayer de vous trouver ça.

**M. Middlemiss:** Parce qu'il y en a un qui est à 240 000 \$, là, et l'autre à 276 000 \$. Et on n'a pris pas nécessairement le plus bas. Ça ne veut pas dire que c'est méchant, là, mais...

● (14 h 30) ●

**Une voix:** ...compagnie?

**M. Middlemiss:** Non, c'est Woburn, Massachusetts.

(Consultation)

**M. Brassard:** Alors, la grille d'analyse, bon: expérience pertinente, description de la firme. Donc, première dimension de la grille, l'expérience; deuxièmement, équipement, notoriété du produit, spécifications en rapport à nos besoins, compatibilité; troisième critère, les garanties. Pardon, il y en a d'autres aussi; quatrième, support technique: type et nature du support; cinquièmement, la formation, y incluant le manuel de formation; sixièmement, les avantages à l'égard du système informatique: nature du système informatique, nombre d'appareils, caractéristiques techniques; et puis les coûts, septièmement. Alors, c'est à partir d'une grille de sept critères et les cotations se sont faites à partir de cette grille.

**M. Middlemiss:** Est-ce que la firme Vaisala inc. avait déjà de l'expérience dans ce genre de travail...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...ou est-ce qu'ils ont seulement fourni le système?

**M. Brassard:** L'expérience? Oui, elle est bien cotée en termes d'expérience. Oui, Vaisala est bien cotée.

**M. Middlemiss:** Oui, est-ce qu'ils avaient déjà implanté des stations semblables? Je présume qu'on parle des quatre stations qui ont été installées dans la région de Québec.

(Consultation)

**M. Brassard:** Bien, là, j'ai une information encore plus...

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Brassard:** Alors, oui, effectivement, en vertu de la grille d'analyse, Vaisala l'a emporté, a eu la meilleure cote; donc, elle a eu le contrat. Mais cependant le contrat a été annulé en février 1996. Le coût du contrat était donc de 276 500 \$; il y était stipulé que le système devait être installé et opérationnel au plus tard pour le 31 janvier 1996. À la suite de la signature du contrat et malgré ses engagements, Vaisala n'a procédé à aucune installation. Le contrat donc a été annulé au début de février 1996. Alors, là, on a un engagement financier, finalement, qui n'a pas entraîné de déboursés.

**M. Middlemiss:** Mais est-ce qu'on l'a remplacée? J'ai posé la question: Est-ce que c'est les quatre stations météoroutières dont on parlait, dans la région de Québec? Est-ce que c'était pour ça? Oui, mais elles sont en place.

(Consultation)

**M. Brassard:** Alors, à la suite de l'annulation de ce contrat-là, il y a eu une entente de partenariat avec le ministère de l'Environnement et de la Faune compte tenu que ce dernier gère déjà un important réseau de stations climatologiques et d'échantillonnage de la qualité de l'air dans tout le Québec et on a, pour l'équipement des stations, eu recours à une autre firme? Laquelle? Pas d'engagement pour le moment.

**M. Middlemiss:** Il n'y a pas d'engagement. Toutefois, les stations sont en service depuis le 15 décembre, j'ai l'impression, là, d'après la publicité.

**M. Brassard:** En vertu de l'entente, c'est le ministère de l'Environnement qui a équipé les stations et elles sont actuellement opérantes.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'étaient les mêmes normes? Je comprends que le ministère de l'Environnement s'occupe de la météo, mais pas pour les mêmes raisons. Je pense que c'est assez pointu.

**M. Brassard:** Il y a des équipements pour d'autres données que...

**M. Middlemiss:** Qui pouvaient être adaptés pour vos besoins?

**M. Brassard:** Oui. Et les quatre stations, il y en a une sur l'autoroute de la Capitale, une sur l'autoroute Henri IV, une sur l'autoroute Robert-Cliche et une sur l'autoroute Jean-Lesage.

**M. Middlemiss:** Cliche-Cliche.

**M. Brassard:** Grâce au système de traitement des données mis au point par le ministère de l'Environnement et de la Faune, il sera possible de connaître, toutes les 15 minutes, en temps réel, la température de la surface de la chaussée et d'anticiper les conditions atmosphériques dans le voisinage de la route. Alors, les quatre stations localisées dans les endroits que je viens de mentionner sont en opération.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'il va y avoir une facturation de la part du ministère de l'Environnement au ministère des Transports pour ces choses-là? Je n'ai vu aucun ministère qui est généreux pour les autres quand ça touche son budget.

**M. Brassard:** Oui. Le ministère de l'Environnement va être compensé.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on a une idée...

**M. Brassard:** Du niveau?

**M. Middlemiss:** ... du coût? Ici, on parlait de 276 000 \$. Est-ce qu'on parle du même ordre de montant?

**M. Brassard:** Ça va être de cet ordre-là.

**M. Middlemiss:** Ça va passer.

**M. Brassard:** Ça va faire partie des dépenses.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Ça va, Mme la Présidente, pour novembre 1995.

#### Décembre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, novembre 1995, vérifié. J'appelle décembre 1995. Engagement 1, achat de camionnettes.

**M. Middlemiss:** Non, ça, ça va aller, Mme la Présidente. On va aller à 7, dans la voirie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, engagement 7.

**M. Middlemiss:** Programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier du ministère pour 1995-1996. On parle de combien de personnes? Engagement 7 de décembre 1995, pour une somme de 450 000 \$.

**M. Brassard:** On n'a pas l'information pour le moment. On va la trouver.

**M. Middlemiss:** D'accord. C'est bien. Ensuite, Mme la Présidente, on pourrait aller à 9.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, l'engagement 9.

**M. Middlemiss:** Étude d'opportunité du réaménagement de trois intersections sur l'autoroute 20 entre l'avenue Woodland à Beaconsfield et le chemin Morgan à Baie-d'Urfé. Communauté urbaine de Montréal, Transurb inc. Cette étude-là, qu'est-ce qu'elle a donné comme recommandation? Est-ce que c'est celle-là qui recommandait quasiment une intersection à niveaux? Mais je sais que depuis le ministre s'est engagé à faire peut-être un tunnel ou à baisser l'autoroute 20 au lieu de construire une autre structure plus élevée. Est-ce qu'on était satisfaits de la recommandation de Transurb, si on n'a pas retenu sa recommandation?

● (14 h 40) ●

**M. Brassard:** La firme a déposé un premier rapport, cet automne, qui ne m'a pas satisfait, qui ne satisfaisait pas, non plus, les députés de ce territoire-là. Et, par conséquent, on leur a demandé de compléter leur étude pour envisager d'autres solutions que celles qu'ils proposaient parce que ce qu'on appelle l'étagement ne faisait pas partie des solutions, ce qui m'est apparu, à moi, pas très normal. Donc, on leur a demandé d'examiner aussi cette solution-là.

Et, à la veille de la fin de la session, j'ai rencontré M. Kelley avec un plan. On a mis un plan sur la table là et on a dit: Voici, on va faire une étagement. Les solutions m'apparaissaient inappropriées, parce qu'il y a un problème de sécurité. C'est un point noir du réseau. Il y a un problème de sécurité et des accidents mortels de façon quasiment régulière depuis des années, des années et des années; et les solutions qu'on proposait ne nous permettaient pas vraiment de régler le problème de sécurité.

Donc, on va faire un étagement, c'est-à-dire que la 20 va passer sous Woodland et Morgan; l'autre va être déviée vers Morgan et Woodland. C'est une solution qui a donné satisfaction aux députés. Les municipalités de Beaconsfield et Baie-d'Urfé sont maintenant au courant. Elles savent qu'on va leur demander une certaine contribution; elles ne sont pas réfractaires à ça. Donc, il reste maintenant à discuter avec les deux

municipalités pour voir comment, dans un protocole d'entente, on va prévoir leur part, leur contribution. Et notre intention est d'aller rapidement, faire les plans et devis, puis d'aller le plus vite possible en appel d'offres.

Et ça a donné satisfaction aussi à des regroupements. Il y a des regroupements de citoyens dans ce secteur-là qui, depuis des années également, réclament des interventions. Alors, je pense que la décision que j'ai prise a donné pleine satisfaction aux élus de l'Assemblée nationale, des municipalités puis aussi, je pense, aux citoyens.

**M. Middlemiss:** D'accord. Maintenant, la question pour, disons, rassurer ces gens-là et améliorer la sécurité, c'est de savoir à quel moment. Il faut certainement procéder à des études d'impact, mais, pour des raisons d'urgence et de sécurité, est-ce que le ministre a l'intention de s'assurer que ça se fasse le plus tôt possible, l'étude d'impact, vu que tout le milieu semble être d'accord et que ça ne semble pas créer de gros obstacles, pour des raisons d'urgence? Parce qu'il faudrait certainement s'assurer qu'on n'ait pas d'autres pertes de vie à cet endroit-là et que, le plus tôt possible, on puisse procéder à la construction, en présumant, là, qu'on va avoir le protocole d'entente signé avant qu'on commence les travaux, là. Je pense qu'ici on va s'assurer de ça, là.

**M. Brassard:** Je pense que la bonne volonté des municipalités nous porte à croire qu'on va rapidement conclure ce protocole. Ça va prendre moins de temps que celui avec Repentigny. Et cependant on va éviter la procédure d'évaluation environnementale; on va éviter l'étude d'impact, on va éviter la nécessité d'avoir un CAR, un certificat d'autorisation, parce qu'on va faire les travaux sur une distance de moins d'un kilomètre. On va s'arranger pour que ça se fasse sur moins d'un kilomètre de telle sorte que le CAR, le certificat d'autorisation ne sera pas requis, l'étude d'impact, et tout. Et on pourra ainsi, on pense, aller en appel d'offres à l'automne pour construction en 1998.

**M. Middlemiss:** Ah!

**M. Brassard:** C'est ce qu'on a dit aux intervenants. C'est ça, un peu, le calendrier.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour 9. L'engagement 10.

**M. Middlemiss:** O.K. C'est tout pour 1995, Mme la Présidente.

### Janvier 1996

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, nous tombons dans l'année 1996. Janvier 1996. On commence à l'engagement 1.

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

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

**M. Middlemiss:** Et c'est de rebâtir un souffleur à neige existant et l'installer sur un camion Sicard 1956. Est-ce que c'est réellement un camion 1956?

**M. Brassard:** C'est à quel numéro d'engagement?

**M. Middlemiss:** L'engagement 7 de janvier 1996.

**M. Brassard:** L'engagement 7. Votre question, M. le député, c'est sur...

**M. Middlemiss:** On dit de l'installer sur un camion Sicard 1956...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est un camion 1956, là? Parce qu'on vient d'en acheter, là, parce qu'on disait qu'ils étaient trop vieux; celui-là, il a 40 ans.

**M. Brassard:** Vous le verriez davantage au musée du camion?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** En fait, c'est un souffleur à neige. Donc, ça fonctionne peu d'heures par année; par conséquent, la durée de vie utile est très longue. C'est ce qu'on me dit.

**M. Middlemiss:** Et on est satisfait que cet investissement-là va être rentable?

**M. Brassard:** D'un bon rendement. C'est ce qu'on pense.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour l'engagement 7?

**M. Middlemiss:** Oui, ça va pour janvier, Mme la Présidente.

### Février

**La Présidente (Mme Bélanger):** Janvier 1996, vérifié. Février 1996.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, l'engagement 3.

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

**M. Middlemiss:** C'est l'achat d'un camion de Camions International Élite ltée, Québec, et celui-là, c'est un 29 860 kg.

**Une voix:** Kilos.

**M. Middlemiss:** Oui, et je me pose la question...

**M. Brassard:** Un 1996.

**M. Middlemiss:** Oui, j'essaie de me poser la question: Est-ce qu'on a corrigé...

**M. Brassard:** Les défauts...

**M. Middlemiss:** ...les défauts qu'on n'avait pas acceptés en 1994 ou 1995?

**M. Brassard:** Bonne question, excellente question! C'était le type de camions...

**M. Middlemiss:** Il avait été refusé, celui-là, pour un Paccar, Kenworth.

**M. Brassard:** On n'est pas en mesure de répondre, on peut juste le présumer.

**M. Middlemiss:** On va certainement aviser la commission en conséquence.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 3, c'est sous réserve d'une réponse?

**M. Brassard:** On va le demander aux Services gouvernementaux, mais la réponse ne pourra pas venir aujourd'hui; elle sera déposée au secrétariat.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 4?

**M. Middlemiss:** Non. Ah! 4, pourquoi? Est-ce que ça vous intéresse, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, c'est parce qu'on vient de faire 3. C'est 4 qui suit.

● (14 h 50) ●

**M. Middlemiss:** Non, non. Ça va. Attendez, on est rendus au moins à 10, là, Mme la Présidente.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** L'engagement 19, Mme la Présidente, c'est une subvention pour l'entretien d'hiver

de la route Clova-route 117 (chemin Lépine), à la MRC de La Vallée-de-la-Gatineau, Gracefield. La question, c'est: Avec le projet de loi n° 55 qui va assurer aux communautés autochtones... et avec la décision qu'on a prise dans le comté de Laviolette pour rejoindre... «C'est-u» Grand-Mère? Dans son discours, le ministre avait indiqué qu'il avait réglé le problème pour le député de Laviolette. Est-ce que ce tronçon-là de Clova-route 117 disparaît avec le projet de loi n° 55 — est-ce que la subvention... — pour les gens qui utilisaient cette sortie-là vers le comté de Labelle et le comté de Gatineau?

(Consultation)

**M. Brassard:** On l'a encore subventionné cet hiver pour à peu près 50 % des coûts, 50 000 \$ à peu près. On l'a subventionné à une hauteur de 50 000 \$, cet hiver encore. Mais c'est clair qu'à partir du moment où la loi sera adoptée puis la politique en application, ce tronçon ne sera plus subventionné.

**M. Middlemiss:** Il ne sera plus subventionné après le projet de loi n° 55. Donc, ça veut dire que ces gens-là, s'ils le font, vont le payer eux-mêmes ou bien ils vont être obligés d'utiliser une autre façon pour sortir de Clova.

**M. Brassard:** Ils vont aller vers Parent.

**M. Middlemiss:** Ça allonge de combien leur circuit pour se rendre dans le comté de Labelle?

**M. Brassard:** Il faudrait avoir une carte ici, mais je ne pense pas que ça les...

(Consultation)

**M. Brassard:** C'est un tronçon, ça, de route forestière de l'ordre de plus de 200 km. Alors, là, on accorde encore 50 000 \$ cette année, mais, dans l'avenir, les gens de Clova vont sortir par Parent. De Clova à Parent, il y a 68 km et, de Parent, après ça, vers Mont-Laurier, il y a une route collectrice, là, appartenant au ministère.

**M. Middlemiss:** Le trajet, là, Clova-Parent, Parent...

**M. Brassard:** Alors, je ne pense pas que ça les rallonge de façon indue.

**M. Middlemiss:** Non, mais...

**M. Brassard:** En route forestière, là, ils vont faire Clova-Parent, puis, à partir de Parent, s'ils veulent aller vers Mont-Laurier plutôt que vers Grand-Mère, là, ils vont prendre une route collectrice qui appartient déjà au ministère sur 200 km.

**M. Middlemiss:** Donc, ça sera combien de kilomètres de plus pour ces gens-là, là?

**M. Brassard:** S'ils vont vers l'Outaouais, c'est une cinquantaine de kilomètres de plus, par contre sur des routes pas mal de meilleure qualité, parce que la route Clova vers La Vérendrye, vers Gatineau, vers la route 117, là, c'est une route forestière sur 200 km.

**M. Middlemiss:** C'est bien, Mme la Présidente, c'est tout pour février.

### Mars

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, février 1996, vérifié. Oh! mars 1996. Très épais, celui-là.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, 22, voirie. Contribution accordée pour la coordination du projet de construction de la Route verte. Vélo Québec. Est-ce que c'est...

**Une voix:** Le casque?

**M. Middlemiss:** Hein? Est-ce que c'est pour payer le salaire d'un coordonnateur? C'est quoi, ces sommes-là? Ce n'est certainement pas pour une campagne de publicité contre le port du casque. J'espère.

**M. Brassard:** Vélo Québec a conclu une entente avec le Secrétariat à la jeunesse pour coordonner la mise en place de la Route verte. Le montant total pour financer cette entente, c'est 434 805 \$ et le ministère y contribue pour 64 000 \$... Quel numéro, ça?

**M. Middlemiss:** ...805.

**M. Brassard:** 64 805 \$. D'ailleurs, récemment, ce projet-là a été transféré au ministère des Transports; toute la coordination du projet de la Route verte, qui relevait du Secrétariat à la jeunesse, ça a été transféré. Il y a plusieurs organismes qui d'ailleurs ont été transférés à des ministères sectoriels, dont celui-là. Mais, avant le transfert, il y avait quand même une participation du ministère des Transports pour financer la coordination. C'est Vélo Québec évidemment qui a la maîtrise d'oeuvre.

**M. Middlemiss:** Maintenant, c'est Vélo Québec qui a la maîtrise d'oeuvre.

**M. Brassard:** Il l'avait tout le temps, il l'avait déjà...

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** ...la maîtrise d'oeuvre, mais le financement venait via le Secrétariat à la jeunesse. Là,

comme maintenant ça a été transféré, le financement viendra via le ministère des Transports.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Mme la Présidente, c'est juste à 70, du mois de mars; c'est un contrat pour 510 000 \$ de travaux d'aménagement des routes 341 et 344. Est-ce qu'on pourrait m'indiquer lequel des tronçons? Est-ce que c'est la 341 au nord de l'autoroute 40?

**M. Brassard:** C'est ce qu'on appelle de la persistance. C'est au nord.

**M. Middlemiss:** O.K.

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

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, ça va.  
• (15 heures) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va à quel engagement?

**M. Middlemiss:** L'engagement 84. Entretien et réparation des groupes électrogènes aux tunnels Louis-Hippolyte-LaFontaine, Viger, Ville-Marie et aux stations de pompage. C'est quoi exactement dans le tunnel? Est-ce que c'est associé avec les luminaires, avec l'éclairage du tunnel?

**M. Brassard:** Je ne le croirais pas. C'est un contrat d'entretien, d'abord.

(Consultation)

**M. Brassard:** Bon, alors, c'est pour diverses fins. Les groupes électrogènes servent à diverses fins en cas de panne évidemment d'électricité: le système de ventilation, les cheminées d'aération, le système de drainage, les pompes pour drainer l'eau, et aussi le système de contrôle. Alors, pour venir en relève...

**M. Middlemiss:** Les groupes électrogènes.

**M. Brassard:** Pardon?

**M. Middlemiss:** C'est ça qu'on appelle les groupes électrogènes?

**M. Brassard:** Non, les groupes électrogènes, c'est pour prendre la relève en cas de panne d'électricité.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** S'il y a panne d'électricité, les groupes électrogènes entrent en opération pour servir à alimenter les systèmes de ventilation, les systèmes de drainage, les pompes.

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour mars 1996?

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

#### Avril

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle avril 1996.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, avril 1996, l'engagement 2, en voirie. Je parlais de ça ce matin; celui-là, le nom du fournisseur, c'est Sun Micro-systèmes du Canada inc., Sainte-Foy. Est-ce que c'est le même que...

**M. Brassard:** C'est le même...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** En 1994 ou 1995, c'était — comment est-ce qu'il s'appelait? — Les Systèmes Sun...

**M. Middlemiss:** Les Systèmes Sun Québec. Là, c'est Sun Microsystèmes du Canada.

**M. Brassard:** Sun Microsystèmes du Canada, c'est la maison mère.

**M. Middlemiss:** La maison mère de...

**M. Brassard:** La maison mère de ce genre d'équipements là. Et Systèmes Sun Québec, c'est un revendeur situé à Québec.

**M. Middlemiss:** Sun Microsystèmes du Canada inc. est à Sainte-Foy lui aussi? C'est marqué Sainte-Foy, ici.

**M. Brassard:** C'est le même, finalement. Je ne sais pas pourquoi...

**M. Middlemiss:** Dans les autres, non, c'était...

**M. Brassard:** Parce que le contrat, c'est l'engagement — il y a un mélange, une confusion — a été accordé à Systèmes Sun Québec, donc la même firme...

**M. Middlemiss:** Systèmes Sun Québec...

**M. Brassard:** C'est ça.

**M. Middlemiss:** ...Sainte-Foy. O.K. C'est bien, ça va, Mme la Présidente, pour avril 1996.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour avril 1996.

**M. Middlemiss:** Mai 1996, Mme la Présidente.

#### Mai

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mai 1996.

**M. Middlemiss:** Peut-être une dernière question sur — j'en cherche un — l'entretien, le déneigement. Je n'en ai pas un, toutefois. Il y a des gens qui ont porté à notre attention qu'il y avait des petits entrepreneurs et que, depuis qu'on a demandé à ces gens-là de fournir l'abrasif et le sel, il y en a quelques-uns qui auraient perdu des contrats pour ces raisons-là. Est-ce que ça a été noté, là? C'est de valeur que... C'était un de mes collègues qui m'avait soulevé ça.

**M. Brassard:** Que l'entreprise...

**M. Middlemiss:** Oui, que les petites entreprises, maintenant qu'on... Avant, le ministère...

**M. Brassard:** ...fournissait les matériaux.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. Et, pour des raisons que je croyais encore meilleures pour l'exécution, c'est l'entrepreneur lui-même qui aurait l'abrasif et le sel. Et, à ce moment-là, il n'aurait pas de raison de dire: Bien, le ministère ne me l'a pas donné à temps, et ainsi de suite. Mais il semblerait que ça aurait causé des problèmes pour les petits entrepreneurs au point de vue de... Je ne sais pas si c'était le financement ou de quelle façon.

**M. Brassard:** Les prix?

**M. Middlemiss:** Oui.

(Consultation)

**M. Brassard:** En tout cas, au ministère, on n'a pas de cas précis où des petites entreprises auraient éprouvé des difficultés parce qu'elles ont également à fournir les matériaux. Mais c'est possible. Si votre collègue a des cas bien précis...

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord, on pourra...

**M. Brassard:** ...ce serait intéressant de les connaître.

**M. Middlemiss:** D'accord, je sensibiliserai votre cabinet à ces choses-là. Je vais demander au député en question de communiquer avec vous autres pour ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va pour mai?

**M. Middlemiss:** Oui.

## Juin

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mai, vérifié. On va à juin 1996.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez, que ce soit à 4 ou 5, là, c'est encore des achats: achat de sept camionnettes dans le cas de 4, achat de 17 camionnettes 4 X 2 dans le cas de 5. Et ça revient tout sur la question du parc. On nous a soumis, ce matin, l'évolution du parc. Même avec l'équipement puis les... Il y en a seulement 39 de moins qu'on avait avant, en 1996, toutefois avec une augmentation du nombre d'automobiles, une augmentation du nombre de fourgonnettes, une réduction des camions à six roues, mais une augmentation des camions à 10 roues. On a quatre balais, des niveleuses, il y en a 94 de moins; les chargeurs, cinq de plus.

• (15 h 10) •

Pourtant, maintenant que la plupart des entrepreneurs en déneigement fournissent leur propre sel, leur propre sable — donc, c'est un peu de travail de moins que le ministère a à faire pour fournir le sable et le sel aux entrepreneurs qui font l'entretien d'hiver — des remorques, des chasse-neige, des épandeurs, il y en a 80 de plus qu'en 1993. Je ne pense pas que, depuis ce temps-là, le ministère ait plus de routes à entretenir qu'il en avait avant. Les souffleuses, on en a huit de plus. Donc, en tout et partout, il semble que... Même des remorques, là, depuis 1993, on est montés par 55.

**M. Brassard:** Évidemment, je me dois de présumer que ça correspond à des besoins réels. Il doit y avoir... D'abord, le principe général, c'est clair que, quand on a une flotte de véhicules, ce genre d'équipement là, ça a une durée de vie précise, puis il faut prévoir, planifier son renouvellement. Donc, il y a des achats à chaque année qui se font pour renouveler la flotte ou le parc de véhicules. Bon. Ça augmente dans certains cas et ça diminue dans d'autres.

La façon de fonctionner, actuellement, est-ce que ça a pour effet d'augmenter le parc de véhicules pour certains véhicules? Je ne saurais pas le dire, mais, depuis 1994, c'est décentralisé dans le sens où ce sont les directions territoriales qui déterminent leurs besoins. Les achats se font centralement, mais à partir de besoins déterminés dans les divisions territoriales. Chaque division territoriale détermine ses besoins. Est-ce que ça explique qu'il y ait des augmentations dans certains cas?

Mais c'est vrai que, si on prend les camionnettes, par exemple, ça se maintient pas mal. Au fait, quatre de plus en 1996 par rapport à 1995, mais 1995 par rapport à 1994: en 1994, c'était 988, 993 en 1993. Bon. Donc, on peut dire globalement que le parc de camionnettes se maintient, hein?

**M. Middlemiss:** On pourra le vérifier, Mme la Présidente. Pour les épandeurs, là, est-ce que, depuis 1993, le ministère des Transports doit faire l'entretien l'hiver de plus de kilomètres de routes qu'il en faisait en 1993? Parce qu'il avait 248 épandeurs et aujourd'hui: il en a 330.

**M. Brassard:** Oui. Dans ce cas-là précisément. Il y a une volonté aussi de faire les opérations plus rapidement, donc une volonté d'assurer une plus grande sécurité. La sécurité routière entre en ligne de compte si vous faites votre épandage d'abrasifs plus vite. Si vous avez plus d'épandeurs, vous le faites plus vite; donc, vous créez des conditions de sécurité de façon plus rapide. Alors, il y a, dans certains cas, une volonté d'assurer une plus grande sécurité sur nos routes, qui peut expliquer... Dans d'autres cas, là, je vous avoue que... Ça s'applique comme explication dans le cas des épandeurs, mais dans d'autres cas...

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait juste nous donner en commission — pas besoin de nous le donner aujourd'hui, Mme la Présidente — combien il y avait de kilomètres en régie en 1993 versus le nombre de kilomètres qu'il y a en 1996, pour l'entretien d'hiver?

**M. Brassard:** Pour l'entretien d'hiver?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** On peut vous donner l'évolution sur une période d'une dizaine d'années, là, pour voir quelle est la portion du réseau dont on est responsables.

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

**M. Gagnon:** Dans la liste qui nous a été fournie ce matin, il est indiqué, à l'item des flèches, là... On peut y constater une augmentation en flèche.

**M. Brassard:** Ça aussi, je pense que ça s'explique par une plus grande sécurité qu'on veut voir apparaître sur nos routes quand il y a des travaux. On est rendus à 1 322 en 1996. On est à une cinquantaine ce plus qu'en 1995.

**M. Gagnon:** Est-ce que ça se pourrait que ça se retrouvait sous l'item «divers» de l'année 1992? Parce qu'on voit, là, qu'il y a eu une baisse, mais, de 1992 à 1993, on a une hausse, là...

**M. Brassard:** ...considérable. De 328, en 1992, on est passés à 1 006, en 1993. C'est peut-être nos façons de faire aussi qui ont été modifiées. Les normes en matière de signalisation, quand il y a des travaux, quand il y a des chantiers ou des sites de travaux, ont été modifiées et ça exige l'utilisation d'un plus grand nombre de ce genre d'équipement.

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

**M. Middlemiss:** En juillet 1996...

### Juillet

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, juin, vérifié? Juillet 1996.

**M. Middlemiss:** Oui, l'engagement 3. C'est un supplément pour porter à 419 810,66 \$ le coût du contrat pour les travaux de réparation d'un pont en béton armé incluant le remplacement de la dalle, la réparation des poutres, la consolidation des approches et divers autres travaux. Ce pont est situé sur l'autoroute 20, chaussée nord, au-dessus de la rivière Duchêne, dans la municipalité de Val-Alain, comté de Lotbinière. Le montant est de 96 000 \$, qui est presque 25 % de plus. Si on enlève le 96 000 \$, donc c'est à peu près un supplément de 25 %. Quelles sont les raisons qui justifient ce supplément?

**M. Brassard:** Travaux supplémentaires de démolition et de consolidation. Je vais vous lire un paragraphe, là: «Le béton de l'ouvrage qu'on voulait conserver dans un souci de réduire les coûts d'intervention au minimum n'était pas de qualité suffisante pour pouvoir procéder aux travaux prévus. L'état du béton ne pouvait être connu avec certitude qu'en procédant à la démolition de la dalle, ce qui ne pouvait pas être fait avant le début des travaux. Cet état du béton est en grande partie responsable de l'augmentation de 96 279 \$.»

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on avait...

**M. Brassard:** C'est l'état du béton. Pour avoir une idée précise de l'état du béton, il fallait commencer les travaux.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Alors, c'est à partir du moment où on a commencé les travaux puis qu'on a démoli la dalle de béton qu'on s'est rendu compte de l'état réel du béton, et ça a entraîné... Ça explique la plus grande partie de cette augmentation qui effectivement est élevée, puisque c'est de l'ordre de 25 %.

**M. Middlemiss:** O.K. On voulait remplacer la dalle de béton. Donc, déjà, on avait prévu que cette dalle-là disparaissait. Elle, on la remplaçait?

**M. Brassard:** Oui.

• (15 h 20) •

**M. Middlemiss:** Donc, il ne peut pas y avoir de nouvelles quantités. C'était déjà prévu. Est-ce que le problème était dans les poutres? Est-ce que c'est le béton dans les poutres qui était de... Parce que, si c'est la dalle, on prévoyait remplacer la dalle; donc, c'est toute son épaisseur.

**M. Brassard:** Quand on fait un travail de ce genre-là sur une dalle d'un pont, on n'enlève pas nécessairement tout le béton; on enlève le béton qui est en mauvais état. Le béton, donc la partie de la dalle, qui est en bon état, on ne le remplace pas. Alors, avec les équipements, on casse le béton, mais, si on arrive à du béton dont la qualité est satisfaisante, bien, on le garde. On ajoute du béton uniquement pour la partie qui est à remplacer, qui n'est plus de qualité acceptable. Donc, quelle est la quantité de béton qu'on va remplacer dans une dalle? C'est ça qui est difficile à déterminer et c'est ce qui explique que, dans ces cas-là, il y a souvent des ajouts.

**M. Middlemiss:** Est-ce que, avant la préparation des plans et devis pour ces travaux, on avait fait une évaluation en prenant des carottes du béton du pont? Donc, c'était que la condition du béton était pire que démontrée par les carottes de béton qu'on avait retirées?

**M. Brassard:** On fait quelques sondages, mais on n'y va pas de façon très, très exhaustive; sinon, si on y allait de façon exhaustive, le coût des sondages serait à peu près du même ordre. Alors donc...

**M. Middlemiss:** Non, non, d'accord, c'était juste... Est-ce qu'on s'est aperçu que, dans les poutres aussi, il y avait...

**M. Brassard:** On a aussi des travaux supplémentaires: correction des approches du pont et réparation en surface des poutres aussi.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Merci, Mme la Présidente, c'est tout pour juillet 1996.

### Août

**La Présidente (Mme Bélanger):** Juillet 1996. Nous sommes à août 1996. Nous allons à l'engagement...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on va aller immédiatement à 90.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** D'accord. À 90, on dit que c'est la réparation de la dalle de béton, couche d'usure à l'enrobé bitumineux. Est-ce qu'on a utilisé un enrobé bitumineux au lieu de réparer les dalles de béton avec du béton? Est-ce que c'est ça qui était ce contrat-là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Est-ce que vous pourriez répéter la question, M. le député?

**M. Middlemiss:** Oui, c'était l'élargissement de l'accotement, réparation de la dalle de béton. Est-ce

qu'on a réparé la dalle de béton par du béton ou est-ce qu'on a fait une réparation avec une couche d'usure, un enrobé bitumineux?

**M. Brassard:** Oui. C'était de l'enrobé bitumineux. Asphalte Desjardins, Dufresne Asphalte.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, j'ai ici une lettre qui avait été adressée au ministre Léonard, le 5 juin 1995, par l'Association canadienne du ciment Portland, et on disait: «M. le ministre, au nom de l'industrie du ciment et du béton du Québec, je tiens à vous remercier d'avoir rendu publique une politique de construction et de conservation des chaussées en béton. Nous savons que le Québec a un sérieux retard à ce chapitre et votre annonce constitue un pas dans la bonne direction. Notre plus grand défi est maintenant de veiller à ce que cette politique soit respectée en poursuivant nos efforts de collaboration avec les fonctionnaires de votre ministère. Nous sommes convaincus que plus rapidement la solution de béton sera retenue par votre ministère, plus vite on en arrivera à l'inévitable conclusion que, comme projet de société, la voirie en béton est la meilleure façon de construire les routes au Québec. Veuillez croire...» Est-ce que le ministre a l'intention d'appliquer la même politique que son prédécesseur pas immédiat, l'autre avant?

(Consultation)

**M. Brassard:** La politique qui a été mise en oeuvre par mon prédécesseur s'applique toujours et, cette année, en 1996-1997, ce qui s'est fait particulièrement concernant le béton de ciment, en matière de conservation des chaussées, il s'est dépensé 13 400 000 \$ pour un volume en mètres cubes d'autour de 12 000 m<sup>3</sup>, là. Conservation de structures aussi... Cette année, en 1996-1997, là, 13 400 000 \$ pour la conservation des chaussées, ce qui est mieux que l'an dernier. L'an dernier, c'était 5 900 000 \$; en 1994-1995, 541 000 \$ seulement et 990 000 \$ en 1993-1994, seulement. Conservation de structures, c'est plus régulier, ça, ça tourne autour, cette année, de 32 000 000 \$ pour un volume total de 22 400 m<sup>3</sup>. Et développement, amélioration des structures, là, c'est à peu près 9 000 000 \$. Alors donc, le volume se maintient.

● (15 h 30) ●

Quand il y a des routes qui sont déjà en béton de ciment, à moins évidemment que, là, l'appel d'offres nous donne des résultats, en termes de prix, exorbitants — c'est déjà arrivé — normalement, on essaie de faire la restauration ou la réfection avec le même matériau, surtout évidemment quand ce sont des routes à très forte circulation, donc particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal. Mais il faut regarder les prix aussi. Je me souviens d'un projet où on a fait un appel d'offres pour du béton de ciment. On est arrivés avec des prix vraiment beaucoup trop élevés, ce qui fait

qu'on n'y a pas donné suite; on n'a pas accordé le contrat, c'était trop élevé. Quand les prix sont raisonnables et que la route est déjà faite avec ce matériau-là, on utilise ce matériau-là également pour la réhabilitation.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, il semblerait que la politique ne laisse aucune équivoque, là: Les interventions de réfection ou de reconstruction des chaussées actuelles en béton de ciment devront s'effectuer en béton de ciment. Et, à cet effet-là, là, j'ai une lettre qui a été envoyée par l'Association canadienne du ciment Portland, le 5 septembre, adressée au ministre, lui soulignant que, le 28 août dernier, le ministère procédait à l'ouverture d'un appel d'offres pour la réfection en asphalte du tronçon de la route 116 cité en rubrique.

Donc, si vous m'indiquez que c'est une affaire de prix, qui a décidé que ça serait plus cher en béton qu'avec l'asphalte? Si, à la suite des soumissions, on donne l'alternative: en béton de ciment ou avec l'asphalte et qu'à ce moment-là il y a un écart de prix, je pourrais comprendre. Mais, dans ce cas-ci, là, d'après ce que je peux voir... Et, en passant, ces gens-là attendent une réponse de vous, M. le ministre; la lettre est datée du 5 septembre 1996. Est-ce qu'on a procédé avec le contrat pour la route 116?

**M. Brassard:** La route 116, c'était une route en béton de ciment, mais on a procédé à une étude technique des fondations de la route et, compte tenu des fondations, il a été jugé plus approprié de recourir à l'enrobé bitumineux plutôt qu'au béton de ciment. Je ne suis pas un technicien, non plus, ni un spécialiste de ça, là, mais ce qu'on me dit, c'est que, quand on utilise le béton de ciment, il faut que la fondation de la route soit très stable. S'il y a une certaine part d'instabilité dans les fondations de la route, comme le béton de ciment est un matériau plus rigide que l'enrobé bitumineux, alors ce n'est pas convenable dans ce genre de route là. Quand les routes sont stables et surtout à haute circulation, là, c'est souhaitable et c'est rentable d'utiliser le béton de ciment.

Dans le cas de 116, on a fait une étude technique des fondations. La conclusion, c'est que la stabilité de la route n'était pas à un niveau requis pour avoir recours de nouveau à du béton de ciment. Il était préférable, dans ce cas-là, d'aller vers l'enrobé bitumineux. Ça, ça fait partie de la politique. Quand on parle de la politique, ça fait partie de la politique aussi. Quand une route est en béton de ciment puis qu'on a à la refaire, oui, on utilise le béton de ciment, mais, au préalable, on fait une étude technique pour s'assurer que les fondations sont dans un état tel que ça permet de la refaire en béton de ciment.

**M. Middlemiss:** Est-ce que je peux comprendre que, pour la route 116, on a tout brisé, démolit le béton qu'il y avait là, puis on a recommencé à neuf, puis on a reconstruit ou si on a laissé le béton sur les mêmes pauvres fondations qui sont là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Pour une distance de 2,5 km, à peu près, le béton a été enlevé complètement et remplacé par de l'enrobé bitumineux. Sur un autre tronçon de 5 km, on a fait des corrections et là on a ajouté de l'enrobé bitumineux par-dessus le béton. Sur 2,5 km, il a été jugé nécessaire d'enlever le béton.

**M. Middlemiss:** C'est bien. Est-ce que, M. le ministre, vous allez donner suite à la lettre qui vous a été adressée, le 5 septembre, par l'Association canadienne du ciment Portland, concernant ce tronçon-là en particulier?

**M. Brassard:** Ils ont été rencontrés par des hauts fonctionnaires, et je dois rencontrer, moi, l'Association d'ici une quinzaine de jours, je pense que c'est la semaine prochaine, à Montréal.

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

### Septembre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Août 1996, vérifié. Septembre 1996. Nous allons à...

**M. Middlemiss:** L'engagement 33.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...l'engagement 33. M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Reconstruction dans les régions sinistrées... Il y en a plusieurs, Mme la Présidente, après; je vais prendre juste celui-là pour tenter d'avoir un compte rendu. Les travaux qui devaient être exécutés avant l'hiver, est-ce qu'ils ont été complétés, les travaux qui pouvaient être finis de façon permanente? Il semblait qu'il y en avait d'autres qui étaient temporaires, mais qu'on n'avait pas suffisamment de temps pour les faire de façon permanente; ça veut dire qu'on reviendrait peut-être la saison prochaine. Quel est le pourcentage de travaux permanents qui est terminé, quel est le pourcentage à finir et quels sont les coûts de ces travaux-là?

**M. Brassard:** Quelle est la proportion? Pour l'essentiel, les travaux permanents sont complétés. Ce qu'il reste à faire, ce qui est en train de se faire, c'est des reconstructions de ponts, donc de structures complexes.

À L'Anse-Saint-Jean, il y a un pont à reconstruire. À La Baie, sur la rivière Ha! Ha!, il y a un pont à reconstruire également. Le chantier est commencé à la fin décembre, parce qu'il faut que ce soit prêt pour mars. Après ça, il y a la route 381, une nouvelle route qu'on a construite pour se rendre à Ferland-et-Boilleau, l'autre ayant été emportée par la rivière. Cette route-là, évidemment on l'a construite rapidement, avec beaucoup de diligence, mais c'est clair qu'elle est à revoir. Il va y

avoir beaucoup de travaux à faire de correction; le pavage n'est pas fait, c'est sûr aussi, il n'y a pas de pavage; alors donc, il y aura encore pas mal de travaux à faire sur la 381, pour Ferland-et-Boilleau.

● (15 h 40) ●

Si on regarde les travaux faits jusqu'à maintenant, c'est de l'ordre de 23 000 000 \$ pour l'ensemble des régions concernées. Évidemment, c'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'il y en a le plus. Sur la Côte-Nord, il y a 3 000 000 \$; 16 800 000 \$ au Saguenay—Lac-Saint-Jean; 2 500 000 \$ dans la région de Québec. À venir, on évalue qu'il y a 17 000 000 \$, pour l'année budgétaire 1996-1997, qui devront être encore dépensés en 1996-1997, pour un grand total, en 1996-1997, de travaux routiers reliés au sinistre de l'ordre de 40 500 000 \$. Le gros des travaux évidemment, c'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean: 31 800 000 \$, 3 100 000 \$ sur la Côte-Nord et presque 5 000 000 \$ dans la région de Québec, surtout du côté de Charlevoix.

Pour 1997-1998, on estime qu'on aura à compléter des travaux, comme la 381 par exemple, la route de Ferland-et-Boilleau et dans certains autres endroits également, pour 13 300 000 \$, ce qui fait que le sinistre comme tel — ce qu'on appelle maintenant chez nous le déluge — va avoir entraîné des travaux routiers impliquant des dépenses de tout près de 54 000 000 \$, à l'entretien du ministère. Ça, c'est le réseau supérieur. Pour les municipalités, l'évaluation qu'on en fait, c'est encore plus, sur leur réseau municipal.

**M. Middlemiss:** Il y en a plus que 53 000 000 \$ pour le réseau?

**M. Brassard:** La dernière évaluation que j'ai vue, moi, c'était routes et structures à l'entretien du ministère. Ça, ça comprend le réseau supérieur. Donc, c'est tout près de 54 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** Vous n'avez aucune indication dans le cas des municipalités? Il y aurait les routes, les infrastructures aussi.

**M. Brassard:** Oui. Ah oui, les infrastructures, c'est encore plus parce que tous les systèmes d'approvisionnement d'eau avaient été fortement endommagés. Mais il y a des ponts, il y a des routes aussi, des rues qui ont disparu.

**M. Middlemiss:** Ces engagements-là, est-ce qu'ils vont paraître dans les engagements du ministère des Affaires municipales? Est-ce que c'est là qu'on va être capables...

**M. Brassard:** Non. Ça va apparaître plutôt dans le... Ça dépend des programmes. Il y a des programmes qui sont gérés par la Sécurité publique et il y en a qui sont gérés par le ministère des Affaires municipales. Celui qui porte sur les infrastructures municipales, je

pense que c'est le MAM, le ministère des Affaires municipales. Donc, les dépenses, en fait, les indemnités — parce que c'est des dégâts qui sont indemnisables en vertu des programmes — vont apparaître aux Affaires municipales.

Quand je parle de 54 000 000 \$ au total pour le ministère, il faut bien mentionner que ça inclut les travaux qu'on est en train de faire dans les rivières. Il y a des travaux de reprofilage des lits des rivières, de stabilisation des berges, de dragage à l'embouchure qu'il fallait faire rapidement, et qui sont, pour l'essentiel, complétés, à cause de la crue printanière. Quand la crue va arriver au printemps, même si c'est une crue bien normale, bien banale, avec la sédimentation qui s'était amassée à l'embouchure des rivières, on aurait eu un effet de refoulement. Alors, il faut draguer, il faut stabiliser, il faut creuser des lits.

Ça, c'est des travaux que le ministère des Transports fait dans trois rivières: la rivière Ha! Ha!, la rivière à Mars, la rivière Saint-Jean. C'est le ministère qui les fait. C'est une décision qui a été prise au gouvernement. Le ministère des Transports est, comme vous le savez, un ministère qui a une longue culture de faire des travaux, ce qui n'est pas nécessairement le cas d'autres ministères comme celui de l'Environnement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il va perdre son expérience parce qu'il manque d'argent, là.

**M. Brassard:** Oui, mais c'est indemnisable. Tous ces travaux-là sont indemnisés dans le cadre du programme fédéral.

**M. Middlemiss:** Donc, à quel pourcentage? On a vu à des places que c'était 90 %. Du 54 000 000 \$, combien va être payé par le fédéral?

**M. Brassard:** Ça, c'est indemnisable à 90 %.

**M. Middlemiss:** À 90 %.

**M. Brassard:** Oui. Maintenant, ça, ça ne signifie pas cependant — il faut quand même clarifier les choses — que, sur l'ensemble des coûts qui sont indemnisables, la portion du gouvernement fédéral va être de 90 %, parce que, en vertu du programme fédéral, le premier 7 500 000 \$ est assumé à 100 % par le Québec, par la province. C'est 1 \$ per capita; 7 500 000 \$, ça, c'est 100 %. Après ça, il y a une autre tranche où c'est 50-50. Je pense que c'est 35 000 000 \$, le 50-50. Après ça, il y a une autre tranche où c'est 75-25. Après ça, là, le 90-10 joue. Ce qui veut dire qu'au bout du compte, là, globalement, ce ne sera pas 90-10; ça va peut-être être 77, 80, quelque chose du genre, 75-25, à peu près ou dans ces proportions-là. Et puis évidemment le fédéral paie sur pièces; c'est pour ça que, là, il nous ont consenti une avance de 50 000 000 \$. M. Massé m'a remis un chèque de 50 000 000 \$. On espère que bientôt...

**Une voix:** Vous ne l'avez pas dans votre poche?

**M. Brassard:** Je l'ai déposé vite. On était à Chicoutimi quand il m'a remis ça et, dans l'après-midi, le chèque a été déposé à une succursale d'une banque, à Chicoutimi. Là, on espère bientôt avoir une nouvelle avance d'une cinquantaine de millions; tout a été envoyé pour ça. Parce que le paiement réel, là, ça prend du temps; des fois, ça prend des années. Le fédéral, il faut qu'il examine chaque pièce puis qu'il juge admissible chaque projet. Alors, c'est long. C'est pour ça qu'on a créé un fonds spécial aussi, c'est pour ça, un fonds spécial. Le 50 000 000 \$ du fédéral, là, il va s'en aller dans le fonds spécial.

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

**M. Gagnon:** Mme la Présidente, je veux juste signaler au ministre que les citoyens de ma région ont été extrêmement satisfaits de la célérité avec laquelle le ministère des Transports et ses fonctionnaires ont réagi dans le cadre du sinistre et de l'exécution des travaux, tel que ça a été fait; les gens ont été agréablement surpris. Je voulais profiter de l'occasion pour le signaler.

**M. Brassard:** Je suis content que vous me disiez ça, M. le député, parce que, moi, je l'ai constaté aussi et j'ai éprouvé beaucoup d'admiration pour le travail rapide, efficace des fonctionnaires dans le cadre du sinistre. Il faut dire qu'on leur a enlevé un certain nombre de contraintes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Et vous leur avez donné de l'argent.

**M. Brassard:** Il n'y avait pas de problème budgétaire et puis il y avait pas mal moins de contraintes. On a même enlevé des contraintes pour les contrats: on est allé sur invitation parce qu'il fallait faire rapidement. Il y avait des contraintes environnementales aussi qui ont été réduites pas mal, ce qui fait que ça a été plus rapidement, c'est sûr. Mais là on revient à la normale. Alors, là...

Mais j'avais fait une visite des divers chantiers au cours du mois de juillet — je suis allé dans votre région aussi, d'ailleurs — et j'avais constaté que les fonctionnaires du ministère des Transports étaient extrêmement heureux du contexte dans lequel ils travaillaient ou du contexte dans lequel ils étaient appelés à reconstruire des routes et à rétablir les communications. Alors, il n'y avait pas de problème d'argent, comme Mme la présidente vient de le signaler, mais, en plus, il n'y avait pas de contraintes de toute nature. Les contrats se donnaient vite. L'Environnement...

**Une voix:** ...acceptait.

**M. Brassard:** Oui, ou n'avait pas le temps d'être présent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Ouest.

**M. Gendron:** M. le ministre, pour les critiques que vous avez reçues -- là, je suis content qu'un collègue le signale -- même dans des régions où il n'y avait pas les inconvénients que ces régions-là ont subis, Saguenay Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, puis tout ça -- je pense qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui n'ont pas constaté l'empressement, la célérité, la bonne gestion de ces difficultés-là -- est-ce que vous croyez que ça pourrait être une pratique qui pourrait être adoptée même lorsqu'il n'y pas d'inondation?

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

**M. Brassard:** Je pense que ça serait difficile.

● (15 h 50) ●

**M. Gendron:** Ah bon! Alors, on ne peut pas se réjouir pour les prochaines années, à moins d'une inondation.

**M. Brassard:** Parce que, là, on revient à la situation normale, à moins qu'on souhaite tous ensemble, par nostalgie, revenir à des pratiques des années cinquante. Mais c'est clair, là, il faut revenir... D'ailleurs, dans le cas du pont de la rivière Ha! Ha!, là, on est revenu à l'appel d'offres public.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On détournait des rivières pour faire des ponts? Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Oui. On est revenus à l'appel d'offres public dans le cas du pont de la rivière Ha! Ha! Parce que, là, c'est terminé, les dérogations; là, c'est terminé.

**M. Gendron:** La voie rapide, c'est terminé.

**M. Brassard:** Il faut revenir à la procédure d'appel d'offres public. C'est plus long, bien sûr. C'est clair que, si on construit, là, il faut obtenir des certificats d'autorisation du ministère de l'Environnement et puis, bon, voilà. Alors, là, c'est évident que...

**M. Gendron:** Les relations sont bonnes?

**M. Brassard:** Excellentes. Ce n'est pas parce qu'elles n'étaient pas bonnes que, dans le cas du Saguenay-Lac-Saint-Jean, j'ai, comme président du comité ministériel de reconstruction, trouvé pertinent que ce soit le ministère des Transports qui fasse les travaux dans les rivières Ha! Ha!, à Mars et Saguenay. On s'entendait bien avec le MEF, mais on a convenu que, si on voulait faire vite et bien, le ministère des Transports était peut-être un ministère plus habitué à exécuter des travaux que le ministère de l'Environnement. De là le choix, puis on ne le regrette pas.

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

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Vous avez mentionné toutes les régions, mais est-ce qu'en Mauricie il n'y a pas eu des dégâts aussi?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Il me semble que je ne l'ai pas entendu.

**M. Brassard:** Il y en a eu aussi, mais c'est peu quand même. C'est 424 000 \$ de travaux pour un grand total, même en comptant 1997-1998, là, de 462 000 \$. C'est peu pour l'inondation de juillet. Pour l'inondation du mois de novembre, la Mauricie a été plus durement touchée et ça a coûté plus cher au ministère; là, on va dans les millions.

**M. Middlemiss:** L'Estrie? Il n'y a pas d'autres régions, même minimes, là, qui ont...

**M. Brassard:** Non, ça n'a pas affecté vraiment le réseau routier.

**M. Middlemiss:** Ah, c'est vrai. Il n'y avait pas de routes, d'accord.

**M. Brassard:** Montérégie, Estrie, c'est plutôt à l'automne, en novembre.

**M. Middlemiss:** Comme coordonnateur de tous ces travaux-là dans la grande région, les travaux d'infrastructures pour l'égout, l'aqueduc, et ainsi de suite, est-ce que ça va dépasser les sommes de 54 000 000 \$ que ça a pris pour nos routes? L'égout, l'aqueduc pour les municipalités puis les routes...

**M. Brassard:** Ah, ah, les autres dégâts?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Je pense que ça va pas mal atteindre les évaluations de coûts qu'on avait faites. Évidemment, il y avait beaucoup d'imprécision au début, là, quand on a fait l'évaluation des coûts au mois d'août, mais, petit à petit, on a raffiné l'évaluation de sorte que, à l'automne, moi, je pense... Depuis plusieurs mois, les évaluations n'ont guère été modifiées. Globalement, c'est 630 000 000 \$, et ça a peu changé depuis un certain nombre de mois. Donc, je ne pense pas qu'il y ait des dépassements majeurs, là, y compris du côté des infrastructures municipales.

**M. Middlemiss:** Si j'ai bien compris, il y a des travaux qui vont être exécutés jusqu'en 1997-1998?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Ça veut dire pas cette année-ci budgétaire, l'autre année.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Et pourquoi on a remis ça? Parce qu'on ne pouvait pas les exécuter le plus tôt possible?

**M. Brassard:** Parce qu'on ne pouvait pas le faire.

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Brassard:** Parce qu'on ne pouvait pas le faire. Par exemple, la route 381, on l'a faite très vite. C'est une nouvelle route en pleine forêt, pour atteindre Ferland-et-Boilleau, sur plusieurs kilomètres, mais c'est clair que c'est une route en gravier qui va avoir besoin de corrections pour répondre aux normes d'une route de ce statut-là. Alors donc, il y a encore plusieurs millions qu'on va devoir mettre sur cette route-là.

**M. Middlemiss:** Non, c'est moi qui me trompais, là, je n'ai pas réalisé qu'on était rendus en 1997, là. C'est que c'est maintenant, là.

**M. Brassard:** Oui, oui, c'est ça.

**M. Middlemiss:** O.K. Ça va se faire dans l'année 1997-1998. O.K.

**M. Brassard:** Dans le budget 1997-1998.

**M. Middlemiss:** Je pensais qu'il y avait un an puis je trouvais que ça devait être des travaux un peu compliqués s'il faut attendre une autre année avant de les faire.

**M. Brassard:** Non, non, non. Cet été.

**M. Middlemiss:** Cet été, ah. Bien, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Septembre 1996, ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

#### Octobre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous sommes à octobre 1996. Nous allons à l'engagement ..

**M. Middlemiss:** L'engagement 2. Étude d'impact sur l'environnement pour le projet de construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15, dans diverses municipalités de La Prairie.

**M. Brassard:** Engagement numéro?

**M. Middlemiss:** Engagement 2. C'est un contrat qui a été donné à Roche ltée, une étude d'impact pour 179 986 \$. Je vois que ça va aller en 1996-1997. Est-ce que le rapport a été remis ou à quel moment il va être remis?

**Une voix:** C'est à quel numéro?

**M. Middlemiss:** Numéro 2. Je vois que ça va s'étendre. Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, excusez-moi.

**M. Brassard:** Étude d'impact sur l'environnement, c'est ça?

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Est-ce que les études d'impact, ça devrait être pris dans le Fonds de conservation et d'amélioration? Il me semble que, là, ça vient de me frapper tout d'un coup; le Fonds de conservation, je pensais que ces sous-là, c'était non pas pour faire des études d'impact pour du développement, mais bien pour faire des travaux de conservation et d'amélioration du réseau existant.

**M. Brassard:** Tous les travaux d'immobilisation se retrouvent dans le Fonds. Ça inclut non seulement les travaux routiers proprement dits, mais ça inclut également tout ce qu'il y a de connexe, donc les plans et devis, l'expropriation et également les études d'impact. Ça fait partie d'un projet et, ce projet étant financé par le Fonds, tous les éléments du projet sont financés par le Fonds.

**M. Middlemiss:** D'accord. Maintenant, dans ce contrat-là, je vois qu'il y a 100 000 \$ pour 1996-1997 et 79 000 \$ pour 1997-1998 ou après. Est-ce qu'on a un échéancier pour le dépôt du rapport?

**M. Brassard:** Ça nous mène en août 1998, 18 mois après la signature du contrat.

**M. Middlemiss:** Une fois que l'étude d'impact va être terminée, est-ce qu'on a une idée de l'échéancier ou des étapes qui vont suivre pour le tronçon en question?

**M. Brassard:** Non, il n'y a pas d'échéancier, pas de calendrier de prévu. Une fois que l'étude d'impact sera complétée et déposée, quelque part à l'été 1998, au ministère de l'Environnement, c'est le ministère de l'Environnement, ensuite, qui doit juger de sa recevabilité. Une fois qu'elle est jugée recevable — vous connaissez la procédure — c'est les séances d'information par le BAPE et la possibilité, s'il y a des demandes, d'audiences publiques. C'est un délai de quatre mois. Après ça, on envisagera, à ce moment-là, un calendrier. Mais il n'y en a pas pour le moment.

• (16 heures) •

**M. Middlemiss:** Est-ce que ça fait partie des priorités de développement quand on parle de la 30, de la 55, de la 50?

**M. Brassard:** On verra à partir de la réception de l'étude d'impact. C'est clair que, si on a entrepris une étude d'impact sur ce tronçon-là, c'est parce qu'on juge qu'il y a lieu d'envisager des travaux, de donner suite et de réaliser le projet. Actuellement, c'est un tronçon où il y a beaucoup d'accidents. Donc, c'est un tronçon à risque et c'est un tronçon évidemment où il y a un fort volume de circulation, et il y a beaucoup d'accidents. Donc, si on a comme objectif d'assurer une plus grande sécurité sur nos routes, on peut conclure qu'on ne fait pas une étude d'impact pour le plaisir. On espère que, par la suite, ça sera suivi de la réalisation du projet.

**M. Middlemiss:** Dans le plan de transport du Grand Montréal, qui a été présenté à l'automne 1995, il n'y avait rien de prévu pour l'autoroute 30 jusqu'à l'horizon 2000. Toutefois, le 7 février 1996, la candidate dans La Prairie, Mme Simard, disait que, quelques heures plus tard après avoir parlé... Mme Simard annonçait avoir obtenu l'assurance du ministre des Transports, Jacques Brassard, de la réalisation des deux dossiers jugés prioritaires par l'ensemble des intervenants du comté de La Prairie. Elle a dit: «Depuis que j'ai été nommée candidate, tous les intervenants du comté ont identifié le dossier de l'autoroute 30 comme l'enjeu principal du comté. J'ai travaillé ardemment afin de répondre, avant le 19 février, à cette préoccupation légitime des organismes du comté.»

Je sais que le ministre, même dans des campagnes électorales partielles pour des candidats au fédéral, s'engage à faire des autoroutes, comme la 170. Bien oui! Vous n'avez pas lu ça durant la partielle du fédéral, l'an passé? Mais c'est quoi, la réalité, là? Est-ce qu'aujourd'hui, presque un an après l'élection, l'échéancier va être avant l'an 2000? Est-ce qu'on va changer le plan de transport du Grand Montréal pour réaliser ces travaux-là, fort importants, ou est-ce que ça va suivre son cours comme les autres?

**M. Brassard:** Bien, d'abord, précisons les choses. Ce n'est pas le plan de transport qui a été déposé. Ce qui a été déposé, en 1995, c'est des pièces essentielles pour arriver à un plan de transport: c'était le diagnostic, entre autres, sur toute la problématique transport dans la région métropolitaine de Montréal, des propositions d'orientation stratégique en matière de transport sur l'île de Montréal. Mais, comme projet de plan de transport, on va s'efforcer...

**M. Middlemiss:** On identifie...

**M. Brassard:** ...comme je l'ai dit mardi...

**M. Middlemiss:** ...les grandes orientations.

**M. Brassard:** ...d'arriver, quelque part au printemps, au cours de l'été, avec un projet complet qui restera à être adopté par les instances appropriées. Mais on n'était pas entrés dans des plans d'action, des plans d'intervention précis sur tel, tel, tel tronçon de route. Bon. Ceci étant dit, dans le cas qui nous intéresse, au ministère, toutes les études vont dans le même sens: c'est un tronçon très fréquenté, gros achalandage, gros volume de circulation et, en plus, c'est un tronçon où il y a un nombre d'accidents beaucoup trop élevé. Donc, à partir de là, il n'était pas inopportun... C'est vrai qu'on s'est retrouvés par hasard — c'est un concours de circonstances — en période électorale. Une coïncidence.

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

**M. Brassard:** Mais il n'était pas inapproprié et inopportun qu'on donne une réponse à une multitude d'intervenants qui ont fait consensus. Il y a un consensus dans le milieu puis un consensus qui tombe sous le sens, qui est légitime. Manifestement, il y a une route dangereuse. C'est dangereux, des accidents nombreux, et il faut faire en sorte donc d'apporter des améliorations pour réduire le nombre d'accidents et réduire le niveau de risques. Mais il faut commencer par le commencement, il faut suivre les étapes. Il y a un processus: c'est l'étude d'impact et c'est ce qui est en train de se faire.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, je peux conclure que, oui, il y a consensus, oui, il y a des dangers. Maintenant, si l'étude d'impact est faite déjà, là, puis que tu as une autoroute comme la 50, il arrive quoi à celle-là? Est-ce qu'il va falloir avoir une partielle dans l'Outaouais pour qu'on s'engage encore un peu plus?

**M. Brassard:** Ah! Mais, pour l'autoroute 50, on est passés à une nouvelle étape, là. On est passés à une nouvelle étape pour la 50.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. L'étude d'impact est terminée...

**M. Brassard:** Oui, puis, là, il y a un certain nombre, me dit-on, de demandes d'audiences publiques. Alors...

**M. Middlemiss:** Donc, on est plus avancés que dans le cas de la 30 pour la 50 et, à ce moment-là, s'il y a une suite logique à toutes ces choses-là, la 50 devrait être en construction avant la 30.

**M. Brassard:** Allons-y par étapes, là. Franchissons l'étape suivante, celle probablement des audiences publiques. S'il y a des demandes d'audiences publiques — il semblerait qu'il y en a — elles seront déposées non pas au ministère des Transports, mais au ministère de l'Environnement. Alors, là, les séances d'information ont eu lieu sur l'étude d'impact. Il y aura donc audiences publiques, remise du rapport du BAPE...

**M. Middlemiss:** On va être au moins deux ans à l'attendre.

**M. Brassard:** ...rapport dont on va prendre connaissance. Et, à partir de là, on avisera.

**M. Middlemiss:** Oui. Sauf, il me semble, Mme la Présidente, si on sait compter un peu, qu'on pourrait être au moins 24 mois... Parce que, si on regarde la 30, l'étude d'impact n'est pas terminée. Il me semble que ça va prendre un autre 18 mois depuis le début avant que... Et aussi les gens, pourraient demander d'avoir des audiences. À ce moment-là, si c'est déjà fini puis qu'il y a deux ans d'écart, donc il y a deux ans d'avance dans le temps. Mais est-ce que ça se traduit par une priorité aussi? Ça, c'est tout à fait différent.

**M. Brassard:** C'est ce genre de décision là qu'on va devoir prendre. Mais, de toute façon, pour ce qui est de la 50, oui, vous êtes en avance. Et, si les audiences publiques ont lieu au printemps — on sait que, pour les audiences publiques et le travail du BAPE, en vertu de la loi, le délai est strictement limité: ça ne doit pas dépasser quatre mois — alors donc, ça veut dire que, quelque part à l'été, les audiences publiques normalement devraient être complétées. Le BAPE devra aussi avoir normalement remis son rapport. Alors que, pour la 30, l'étude d'impact ne sera déposée que l'année suivante, en 1998.

**M. Middlemiss:** C'est bien, Mme la Présidente, on va attendre avec impatience puis on va certainement tenter de ne pas faire de sainte colère.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les engagements d'octobre 1996, vérifiés?

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

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous sommes à novembre 1996.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ça aussi, on peut assumer que c'est vérifié. Et ça nous amène après... J'espère qu'avant la prochaine séquence on aura une période plus courte et qu'on pourra réellement peut-être passer plus de temps à aller dans certains détails. Je pense qu'on a fait l'exercice qui était nécessaire. Espérons qu'il y aura des retombées positives dans des changements que ce soit dans les contrats de déneigement, et ainsi de suite, pour que toute la collectivité soit gagnante.

Mme la Présidente, je vous remercie de votre patience et je remercie tout le monde de sa coopération, tous les gens du ministère...

#### Vérification de l'ensemble des engagements financiers

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'aimerais qu'avant les remarques finales, là, on vérifie que

tous les engagements sont vérifiés, d'octobre 1994 à novembre 1996...

**M. Middlemiss:** Inclusivement.

**M. Brassard:** Inclusivement.

● (16 h 10) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...inclusivement. La vérification des engagements du ministère est terminée, sous réserve de l'obtention de quelques réponses...

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...qui vont nous parvenir.

**M. Brassard:** Oui.

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

#### Remarques finales

**M. Robert Middlemiss**

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie de nouveau pour votre patience et je remercie les gens du ministère pour leur coopération. Et, si vous trouvez que j'ai été sévère par moments, je pense que c'est parce que j'ai à coeur le ministère et je veux que sa réputation continue à être très bonne, et pour assurer à la population du Québec que nos routes sont sécuritaires et que tous les efforts sont faits dans ce sens-là.

Et donc, la prochaine fois, si on peut faire juste six mois à la fois, j'ai l'impression qu'on pourrait le faire peut-être plus en détail. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le comité de direction est ici au complet. Alors, nous prenons bonne note de vos recommandations.

M. le ministre.

**M. Jacques Brassard**

**M. Brassard:** Mme la Présidente, je voudrais vous remercier et remercier les membres de la commission également pour leur collaboration dans un travail qui peut paraître fastidieux, mais qui a été quand même intéressant à bien des égards. Ça nous a permis de faire le point sur plusieurs dossiers, de clarifier certaines choses puis de dissiper peut-être aussi certaines ambiguïtés. Je pense que c'est un exercice utile.

Et, cependant, je suis parfaitement d'accord avec le député de Pontiac: vérifier les engagements financiers sur deux ans, ça m'apparaît une période beaucoup trop longue, de sorte que, pour les premiers engagements financiers, là, même des fonctionnaires avaient de la

misère à se rappeler de quoi il s'agissait; il fallait fouiller dans les gros cahiers. Je pense qu'on devrait s'efforcer — je vous y invite, Mme la Présidente, j'y invite les membres de la commission — de faire en sorte qu'on puisse, peut-être, se revoir, je ne sais pas, quelque part au mois d'août ou au mois de septembre pour faire un exercice qui porte, en gros, sur six, sept mois. Deux ans, là, c'est vraiment beaucoup trop long.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Disons, M. le ministre, que c'est inusité. Il est arrivé toutes sortes d'événements...

**M. Brassard:** Oui, je sais qu'il y a des explications, puis vous en avez évoquées quelques-unes mardi. C'est tout à fait compréhensible, je pense qu'on peut le comprendre, mais, pour l'avenir, faisons un effort pour réduire les délais.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Se rendre aussi disponible quand on convoque les engagements.

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit, la commission ajourne ses travaux au mardi 21 janvier, à 10 heures.

*(Fin de la séance à 16 h 13)*

