



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Période: Février à novembre 1989

Le **mercredi** 31 janvier 1990 - No 11

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Juillet 1989	CAE-479
Août	CAE-487
Septembre	CAE-490
Octobre	CAE-496
Novembre	CAE-512
Février (suite)	CAE-513
Mars (suite)	CAE-514
Partage des responsabilités entre les deux ministres	CAE-514

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Jacques Chagnon, président suppléant

M. Sam Elkas
M. Jean Garon
M. Cosmo Maciocia
M. Jean-Guy Saint-Roch

- * M. Clément Tremblay, ministère des Transports
- * M. Antoine Dion, idem
- * M. Noël Ouellet, idem
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Gilles Lussier, idem
- * M. André Descôteaux, idem
- * M. Robert Schiettekatte, idem
- * M. Jean-Guy Paquin, idem
- * M. Michel BoMn, idem
- * M. Jean-Marc Bard, idem
- * M. Paul-René Roy, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1050, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0623-0102

Le mercredi 31 janvier 1990

Vérification des engagements financiers

(Quinze heures vingt et une minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission pour cette séance est de poursuivre la vérification des engagements financiers concernant le ministère des Transports, excluant le secteur voirie, pour les mois de décembre 88 à novembre 89. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par M. Saint-Roch (Drummond); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Poulin (Chauveau) et M. LeSage (Hull) est remplacé par M. Leclerc (Taschereau).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Lors de l'ajournement des travaux, nous étions à la liste de juillet, les engagements de juin, sauf que nous avons des engagements suspendus. M. le député est-ce que vous voulez commencer par les engagements suspendus ou si on...

M. Garon: Non, on va continuer avec les engagements où on est rendus.

Juillet 1989

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, juin 89, l'engagement 14.

M. Garon: Je dois faire remarquer, Mme la Présidente - comme le député de Saguenay a pris l'habitude de le faire remarquer quand j'étais en retard - que, si on commence à 3 h 23, ce n'est pas dû au député de Lévis, mais c'est le ministre qui est en retard.

Une voix: Non, ce sont les journalistes qui étaient là.

M. Garon: Non, ce ne sont pas les journalistes, ils ne siègent pas à la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous remarquerez que ce n'est pas mon habitude, mais, comme les députés libéraux ont pris l'habitude de le souligner quand j'arrive en retard, j'ai l'intention de le souligner quand on commence en retard et que c'est la faute des libéraux plutôt que la mienne.

La Présidente (Mme Bélanger): Message passé, M. le député de Lévis.

M. Garon: Avec l'ex-ministre des Transports, il n'avait jamais telle attitude, parce qu'il avait une façon plus gentleman, alors, on collaborait tous les deux, mais comme... Vous pourriez dire merci au député de Saguenay, puisqu'il...

Alors, aux engagements 14, 16, 18 et 20, ce que j'aimerais savoir, pour donner comme renseignement, c'est quels étaient les coûts d'entretien d'hiver pour les années antérieures, pour chacune des quatre ou cinq années antérieures. Mais je n'ai pas besoin d'avoir le renseignement immédiatement, parce que je veux procéder.

M. Elkas: Je vais vous faire parvenir une réponse par écrit.

M. Garon: Pas seulement pour une année, mais mettons depuis 1984 ou 1985. Pour chacune des années, combien coûtait l'entretien pour les engagements 14, 16, 18 et 20?

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Alors, ils sont vérifiés?

M. Elkas: Mme la Présidente, on a ici des faits additionnels concernant la question qui a été posée par le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pouvez y répondre immédiatement?

M. Tremblay (Clément): Il n'y en a pas de coût, M. le député, parce que ce sont les premières années qu'on entretient ces aéroports-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. Est-ce que vous voulez vous identifier avant, pour le bénéfice du **Journal des débats**?

Une voix: C'est la première année.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, monsieur. Il faudrait qu'il s'identifie.

M. Tremblay (Clément): Clément Tremblay, du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Tremblay (Clément): C'est la première année qu'on fait ces entretiens-là. Les huit ont demandé qu'on passe quelque temps à l'entretenir nous-mêmes, le ministère en régie, pour pouvoir prendre un peu d'expérience, voir aussi qu'est-ce

que ça pouvait avoir l'air, le travail qu'il y avait à faire et, par après, on a signé des contrats de trois ans avec les municipalités pour entretenir les aéroports. La machinerie appartient au ministère des Transports; eux fournissent la main-d'oeuvre et le pétrole et on a négocié sur une base d'environ 700 heures par année de travail.

M. Garon: Vous avez des protocoles d'entente?

M. Tremblay (Clément): Oui, monsieur.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des protocoles d'entente?

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: O. K. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, les engagements 14, 16, 18, 20 sont vérifiés. J'appelle l'engagement 66.

M. Garon: L'engagement 66...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 66.

M. Garon: Oui, oui. J'aimerais savoir quels sont les remblais. On dit: "Contrat pour effectuer une étude sur le comportement des remblais durant le séisme du 25 novembre 1988." J'aimerais savoir qu'est-ce qu'on entend par remblais ici, pour 126 750 \$ par l'Université de Sherbrooke.

M. Elkas: Mme la Présidente, le directeur de recherche s'est absenté et c'est pas mal technique. On va lui faire donner la réponse par écrit. Ça ne vous dérange pas?

M. Garon: Pas du tout. Est-ce que l'étude est finie?

Une voix: Non, elle est en cours.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat?

M. Elkas: C'est sur une période de deux ans et puis le rapport préliminaire va être déposé dans deux mois.

M. Garon: Est-ce qu'on va avoir une copie du mandat?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il serait possible d'avoir une copie du rapport préliminaire dans deux mois... quand vous l'aurez?

M. Elkas: Lorsqu'il sera disponible, oui.

M. Garon: O. K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 66 est vérifié. J'appelle l'engagement 86.

M. Garon: J'aimerais savoir quels sont les membres du comité qui ont choisi la société-conseil Lambda inc.

M. Elkas: Le comité est constitué de Marcel Ayoub, chef du service du développement des projets, Benoît Ringuette, chef du service d'exploitation, et Claude Côté, chef divisionnaire, conception des systèmes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'engagement 86?

M. Garon: Est-ce qu'il est possible d'avoir une copie du contrat?

M. Elkas: Bien oui. Non, il n'y a pas de problème.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86 est vérifié. J'appelle l'engagement 113.

M. Garon: L'engagement 113. Quelle est la date prévue pour la fin de la construction par Neilson Excavation d'un aéroport dans la municipalité d'Akulivik?

M. Elkas: Le 30 novembre 1990.

M. Garon: Le 30 novembre 1990. Et, à date, comme il y a des travaux de réalisés, est-ce qu'on s'attend de... Quelle est la firme qui a préparé les plans?

M. Elkas: C'est le fédéral qui les a préparés.

M. Garon: Mais le fédéral n'est pas... Est-ce qu'il les a faits lui-même ou s'il les a fait faire par une firme?

M. Elkas: Ça, on ne le sait pas. Est-ce qu'on le sait? Oui? Excusez. Gendron et Lefebvre, ville de Laval.

M. Garon: Gendron et Lefebvre?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: A quel coût?

M. Elkas: On ne le sait pas. Il faudrait le demander au fédéral.

M. Garon: Vous ne payez pas un sou sur les plans?

M. Elkas: Ce n'est pas indiqué, les plans.

M. Garon: Qui fait la surveillance?

M. Elkas: Le fédéral paie 100 % des plans et devis notre gouvernement, le Québec, paie 100 % de la surveillance, puis la firme est le groupe Dessau, ville de Laval.

M. Garon: Le groupe Dessau, Laval. Est-ce qu'il y a une connection quelconque entre Gendron et Lefebvre de Laval et Dessau de Uval?

M. Elkas: Pas que je sache. Deux firmes...

M. Garon: Et quel est le prix pour la surveillance du groupe Dessau de Laval?

M. Elkas: 728 188 \$.

M. Garon: C'est le contrat de base ou comprenant des imprévus?

M. Elkas: Il n'y a pas d'imprévus.

M. Garon: Il n'y a pas d'imprévus de prévus. Et, à date, après les travaux qui ont été faits en 1989-1990, est-ce qu'on est sur... Y a-t-il des dépassements ou il n'y en a pas à ce moment-ci?
(15 h 30)

M. Elkas: Ça montrait qu'on atteindrait un maximum de 1 000 000 \$. Jusqu'à présent, l'entrepreneur en a exécuté pour 631 565, 48 \$.

M. Garon: 631 000 \$.

M. Elkas: 631 565 \$, et il n'y a rien qui nous indique qu'on va le dépasser.

M. Garon: Est-ce que les travaux qui devaient être faits pour 1 000 000 \$ prévus en 1989-1990 ont été réalisés avec les 631 000 \$ ou si c'est parce qu'il y a moins de travaux d'effectués?

Une voix: Ils en ont moins réalisés.

M. Elkas: Il en a moins à réaliser.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il en a moins à réaliser.

M. Garon: Il y en a moins de réalisés. Qui avait choisi la firme?

M. Elkas: À réaliser.

M. Garon: Qui avait choisi le groupe Dessau, de Laval, comme groupe de surveillance? Quel était le comité?

M. Elkas: Il y a eu un comité de sélection. On n'a malheureusement pas les noms avec nous. Je peux vous les faire parvenir.

M. Garon: S'il vous plaît! Vérifié pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 113, vérifié. J'appelle l'engagement 160.

M. Garon: Engagement 160, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 162.

M. Garon: Engagement 162, vérifié pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 163.

M. Garon: Engagement 163. Quel était le prix des autres? C'est marqué: Propositions reçues: 3. Le Groupe de consultation SMI inc. et pour le Groupe CGI inc., le prix n'apparaît pas.

M. Elkas: CGI, 185 000 \$ et SHL, 175 000 \$.

M. Garon: C'était le même prix?

M. Elkas: Excusez, on cherche. Le troisième, on ne l'a pas. On va vous le faire parvenir.

M. Garon: Le Groupe de consultation SMI, vous ne l'avez pas? CGI, vous avez dit 185 000 \$; SHL SystemHouse inc. a eu le contrat, 175 000 \$, mais Le Groupe de consultation SMI, c'est là qu'il y a...

M. Elkas: SMI était non conforme, alors on n'a pas ouvert l'enveloppe.

M. Garon: C'est parce que ce n'est pas marqué sur nos feuilles qu'il était non conforme. Pourquoi n'était-il pas...

M. Elkas: Je m'excuse.

M. Garon: Pourquoi était-il non conforme?

M. Elkas: On va vous faire parvenir la réponse, M. le député.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 163, vérifié. J'appelle l'engagement 172.

M. Garon: L'engagement 172, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 174.

M. Garon: L'engagement 174, dépassement de 870 453, 39 \$ pour porter le contrat à 7 259 941, 76 \$. J'aimerais savoir quel était le prix du contrat initial et quel est le montant des imprévus qui était couvert dans les 7 000 000 \$, là-dedans? Le prix initial sans les imprévus et, ensuite... Bien, on a le prix total.

M. Elkas: O. K. Le prix initial était de 4 635 954 \$.

M. Garon: Combien?

M. Elkas: 4 635 954, 25 \$.

M. Garon: Il y a eu combien de supplément là-dedans? Il y avait combien d'imprévus? Parce que, là, on est rendus à 2 600 000 \$ de plus. Habituellement, les imprévus ne sont pas si considérables que ça.

M. Elkas: Imprévus dans le temps, en 1984, 464 000 \$, pour un montant de 5 100 000 \$.

M. Garon: 464 000 \$ et quoi?

M. Elkas: 464 045, 75 \$.

M. Garon: D'imprévus?

M. Elkas: D'imprévus.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a eu entre-temps, après ça?

M. Elkas: Il y a eu deux autres contrats: un pour 1 177 760, 83 \$...

M. Garon: En quelle année?

M. Elkas: C'est en 1985, le 24 septembre 1985.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Vous étiez là, hein?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous étiez là.

M. Garon: Je n'étais pas là.

M. Elkas: Je me demande si vous auriez eu la réponse, là.

M. Garon: Est-ce que c'est un contrat additionnel ou si c'est un dépassement?

M. Elkas: M. Antoine Dion va venir l'expliquer.

M. Garon: Ce que j'aimerais savoir, c'est la date de la signature du contrat. D'abord, la date de la signature du contrat de 4 635 000 \$.

M. Elkas: Le 5 juin 1984.

M. Garon: Le 5 juin 1984.

M. Elkas: Le deuxième, le 24 septembre 1985.

M. Garon: Pour combien?

M. Elkas: Pour 1 177 760 \$.

M. Garon: 1 077 660 \$.

M. Elkas: Le troisième, signé le 27 janvier 1987, pour 111 727 \$.

M. Garon: Mais, là, en 1987, c'est un contrat additionnel?

M. Elkas: Oui. M. Dion va vous donner le restant des détails.

M. Garon: Le troisième, en janvier 1987, c'était pour quel montant?

M. Elkas: 111 727 \$.

M. Garon: C'est un contrat additionnel.

M. Elkas: C'est ça que M. Antoine Dion va expliquer.

M. Garon: Avant que M. Dion m'explique. Le montant de 870 000 \$, c'est un supplément, parce que, s'il s'agit de contrat additionnel, les 870 000 \$, c'est un supplément sur quoi, là-dedans?

M. Elkas: C'est une réclamation, et c'est le contracteur qui réclame.

M. Garon: Oui, mais il réclame pour des dépassements sur quel contrat?

M. Dion (Antoine): Voici. C'est un contrat qui était prévu au montant de 4 635 534 \$, et il y a eu des imprévus de prévus initialement pour 464 000 \$.

M. Garon: Et le contrat devait être fini quand?

M. Dion: Le contrat devait être terminé, prévu, initial, échéancier, le 85/09/15.

M. Garon: Le 15 septembre 1985.

M. Dion: C'est ça.

M. Garon: Bon.

M. Dion: La fin réelle des travaux a été faite le 30 novembre 1986.

M. Garon: Alors, les suppléments ne doivent pas être là-dessus si le contrat est fini depuis...

M. Dion: Le montant de 800 000 \$ qui est demandé, c'était pour payer une réclamation de l'entrepreneur dû à toutes sortes de problèmes qui se sont passés durant la réalisation des travaux. Il faut penser que ce projet-là, c'était un projet de construction de la piste à Saint-Augustin.

M. Garon: Je comprends tout ça sauf que, là, vous arrivez avec un supplément, en 1989, pour un contrat qui devait être fini en septembre 1985 et qui est fini en novembre 1986, et, là, vous arrivez avec un supplément...

M. Dion: C'est ça. L'entrepreneur, durant...

M. Garon:... au mois de juin 1989.

M. Dion: L'entrepreneur, tout au cours des travaux, a envoyé des avis de réclamations. Ces réclamations-là, il faut attendre que les travaux, généralement, soient terminés pour passer à leur étude, pour connaître les coûts finaux. Le temps d'étudier ces réclamations-là, on est arrivé en 1989.

M. Garon: Vous dites que les réclamations que l'entrepreneur a faites, c'était en cours de travaux?

M. Dion: Dû à des travaux, à cause...

M. Garon: Donc, il a dû les faire avant 1986.

M. Dion: Les travaux ont été faits en 1986, mais il s'est passé toutes sortes de...

M. Garon: Oui.

M. Dion: En 1986, il s'est passé toutes sortes de problèmes dû à un banc d'emprunt qui n'était pas bon, des plans et devis qui avaient été mal conçus originalement parce qu'on était allés trop rapidement.

M. Garon: Qui avait évalué le banc d'emprunt.

M. Dion: Le banc d'emprunt, c'est le ministère des Transports.

M. Garon: Bon! Quels autres travaux avaient été imprévus?

M. Dion: Les travaux sur les rues municipales à Saint-Augustin. Les plans et devis ont été faits en 1983, mais les plans étaient d'une façon très sommaire, ce qui a fait que, lorsque les travaux ont été réalisés, ces plans-là ont dû, à toutes fins pratiques, être abandonnés et être repris au complet parce qu'ils étaient trop sommaires. On ne pouvait même pas confier le travail à l'entrepreneur. On n'avait pas les profils. Il a fallu...

M. Garon: Qui avait fait les plans et devis?

M. Dion: Le ministère, d'une façon très sommaire, parce qu'on est allés en soumissions très rapidement. Au moment où le ministère a décidé d'aller en soumissions publiques pour les travaux de la piste, ils ont demandé également qu'on construise les rues municipales pour faire suite à des recommandations du rapport Payne.

M. Garon: Quel était le fonctionnaire qui avait signé les plans au ministère?

M. Dion: C'était le chef de...

M. Garon: Comme professionnel, j'entends.

M. Dion: Le professionnel? Je vais vous donner la réponse dans quelques instants, si vous voulez attendre, parce que j'ai ça ici, sûrement. De fait, c'était un professionnel. C'est un ingénieur, un jeune ingénieur, auquel on a confié un mandat de préparer des plans et devis.

M. Garon: Quel âge?

M. Dion: Il avait peut-être une trentaine d'années.

M. Garon: Trente ans, Notre-Seigneur avait fait sa vie à 33 ans.

M. Dion: Puis...

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

M. Garon: Et il a révolutionné le monde.

M. Dion: C'est un nouvel ingénieur, c'est un jeune ingénieur. Mais il reste que, tout de même, ce sont des plans sommaires. C'est un relevé topographique. On est parti en soumission avec un projet qui était, à toutes fins pratiques, un plan topographique avec des quantités sorties au hasard, à l'oeil, lors d'une visite du chantier. Ces plans-là ont été faits en 1983.

M. Garon: Qui signalait les dépassements,

vous dites, en cours de travaux et les dépassements ont été demandés à quel temps, quelle époque?

M. Dion: Les dépassements ont été demandés en 1984, lors de la réalisation des travaux.

M. Garon: Et qui signait pour les recommander?

M. Dion: C'était recommandé par Jean Normand, qui était directeur régional à ce moment-là. C'était Jean Normand, qui était directeur régional.

M. Garon: Directeur régional de quoi?

M. Dion: De la région 3-1.

M. Garon:...

M. Dion: La région 3-1 couvrait à partir de la **Basse-Côte-Nord** jusqu'au Grand-Nord, à ce moment-là. Depuis ce temps, il y a eu une division, une nouvelle région a été fondée.

De fait, tous ces travaux ont été autorisés, au départ, par Jean Normand parce qu'il a compris qu'il fallait que les travaux soient refaits sur des plans plus conformes aux normes et puissent permettre à l'entrepreneur de travailler d'une façon productive. Ce qui fait que tout ça nous a amené des problèmes et aussi à l'entrepreneur parce qu'il nous a réclamé pour des retards lors de la réalisation des travaux. Ce sont exactement ces retards qu'on paie dans ce montant de 800 000 \$.

M. Garon: Ce que je ne comprends pas - je vais vous dire, je vais vous demander l'explication - c'est que je vois, dans l'ouest de Montréal, cette année, en 1989, des contrats donnés au printemps, finis à la fin de l'été, avec des dépassements en cours de route et les dépassements sont déjà autorisés dans la même année. C'était là depuis trois ans, vous dites, les travaux ont été terminés en novembre 1986 et on arrive à l'été 1989 pour demander d'autoriser à payer les dépassements. Ça m'apparaît, trois ans de réflexion intensive...
(15 h 45)

M. Dion: À Montréal...

M. Garon: ...qu'est-ce qui est arrivé?

M. Dion: À Montréal, nous avons payé les dépassements encourus au cours des travaux. On a fait la même chose à Saint-Augustin, on a fait des avenants au contrat, à Saint-Augustin, pour payer les travaux qu'on jugeait qui étaient payables. Malgré tout, l'entrepreneur a procédé à des avis de réclamations qui n'ont été étudiées que très récemment.

M. Garon: Il faut faire une distinction. Je fais la distinction. Un contrat additionnel, c'est une affaire et un avenant, c'est une autre affaire.

M. Dion: Je ne parle pas de contrat additionnel...

M. Garon: Hein?

M. Dion: ...c'est toujours dans le cadre du même contrat.

M. Garon: Là, ce qu'on nous a dit, c'est qu'il y avait eu un contrat additionnel le 24 septembre 1985 et un contrat de 111 000 \$ le 27 janvier 1987, des contrats additionnels.

M. Dion: Ce ne sont pas des contrats additionnels, ce sont des crédits additionnels qui ont...

M. Garon: Je suis obligé de prendre la parole du ministre. C'est le ministre qui vient de me dire des contrats additionnels. Alors, je lui ai demandé: Est-ce que c'étaient des dépassements ou des nouveaux contrats? et il m'a dit que c'étaient des nouveaux contrats.

M. Elkas: Mme la Présidente, ce ne sont pas des nouveaux contrats, ce sont des réclamations, puis je vais demander à Noël Ouellet de venir s'expliquer.

M. Garon: Mais vous m'avez dit ça tantôt, que c'était un contrat signé le 24 septembre 1985 pour 1 077 660 \$, puis un contrat de 111 727 \$ le 27 janvier 1987. Moi, je suis obligé de prendre ce que vous me dites.

M. Elkas: Les montants de 4 000 000 \$, 1 177 000 \$ et 111 000 \$, ce sont des demandes de crédits pour exécuter les contrats. Après que tous les travaux ont été complétés, il y a eu une demande par l'entrepreneur pour 870 453 \$.

M. Ouellet (Noël): Noël Ouellet, directeur des services des...

M. Garon: Monsieur?

M. Ouellet: Noël Ouellet, directeur...

M. Garon: De quel endroit?

M. Ouellet: Du ministère des Transports.

M. Garon: À quel endroit?

M. Ouellet: Directeur des services des réclamations.

M. Garon: À quel endroit?

M. Ouellet: À Québec.

M. Garon: À Québec.

M. Ouellet: Voici le processus. En fait, quand le contrat s'exécute, il peut s'avérer qu'il y ait des changements dans les conditions d'exécution ou des imprévus qui arrivent. À ce moment-là, l'entrepreneur, en vertu de son contrat, peut présenter un avis de réclamation. Dans certains cas, cet avis de réclamation peut se régler sur-le-champ par un avenant au contrat. Mais, en d'autres circonstances, quand ce n'est pas possible, à ce moment-là, l'entrepreneur peut se prévaloir d'une réclamation qu'il fait une fois les travaux terminés. Il a 120 jours après l'estimation finale pour présenter une réclamation.

Dans le contrat présent, l'entrepreneur a présenté une réclamation le 10 mars 1987 au montant de 2 373 530, 63 \$.

M. Garon: Quand?

M. Ouellet: Une réclamation...

M. Garon: Quand?

M. Ouellet:... pour des préjudices, en 1987. C'est parce que ça...

M. Garon: De combien?

M. Ouellet: De 2 373 530, 63 \$, pour des préjudices qu'il aurait subis lors de l'exécution des travaux. Cette réclamation-là a été étudiée, elle a été...

M. Garon: Sans qu'il y ait eu d'avenant pour ça?

M. Ouellet: Non, non. Il n'y a pas eu d'avenant pour ça.

M. Garon: Ça, ça augmentait le prix de 50 %, si je comprends bien?

M. Ouellet: C'est parce que, quand vous faites un contrat pour le ministère des Transports ou n'importe quel donneur d'ouvrage, si vous sentez que... Dans la plupart des clauses contractuelles, vous avez des clauses selon lesquelles, si vous vous sentez lésé ou si vous avez des changements qui font que votre contrat n'est pas exactement celui selon les clauses sur lesquelles vous avez soumissionné, vous avez droit, en fait, de présenter une réclamation, soit que vous la présentiez au ministère de la Justice ou au ministère des Transports; bien, on peut la présenter au ministère des Transports, c'est une étape avant d'aller au ministère de la Justice. Donc, dans le cas présent, la compagnie Neilson, ici, a exécuté son contrat et, tout au cours des

travaux, a transmis des avis de réclamation; certains avis ont été réglés dans la mesure du possible, quand les types sur le chantier pouvaient le régler. Quand ils avaient le pouvoir, selon les clauses contractuelles, ils le réglaient. À ce moment-là, une fois les travaux terminés, en vertu du contrat, l'entrepreneur a 120 jours pour présenter une réclamation, une fois les travaux terminés. Dans le cas présent, l'entrepreneur s'est prévalu de ce droit-là, et sa réclamation... il prétendait...

M. Garon: Quelle date il l'a présentée, sa réclamation?

M. Ouellet: Bien, à l'intérieur du délai de 120 jours...

M. Garon: Bien, quelle date?

M. Ouellet:... de la fin de ses travaux; là, il l'a présentée en 1987.

M. Garon: Quelle date?

M. Ouellet: Le 10 mars 1987.

M. Garon: J'aimerais savoir quel était le nom de l'ingénieur, du jeune ingénieur qui avait signé les plans et devis sur lesquels les travaux se faisaient.

M. Elkas: On va vous le faire parvenir, on n'a pas cette information-là.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On n'a pas l'information, on va vous la faire parvenir.

M. Garon: Vous n'avez pas l'information.

M. Elkas: Il est allé le chercher, pas l'ingénieur, le nom.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il est allé chercher le nom, pas l'ingénieur.

M. Garon: Est-ce qu'on peut, M. le ministre, avoir une copie du contrat de base?

M. Elkas: Vous devriez l'avoir, c'est vous autres qui l'avez signé.

M. Garon: Non, je ne l'ai pas.

M. Elkas: O. K. On va s'assurer que...

M. Garon: Parce que si les gens, dans votre temps, ne l'ont pas demandé, ça n'a pas été

produit en commission.

M. Elkas: On va vous le donner.

M. Garon: Il faut que les gens qui étaient en commission, à ce moment-là, l'aient demandé pour que la commission l'ait eu, je veux dire en 1984, dans l'étude des engagements financiers. J'aimerais avoir le contrat de base et une copie de chacun des avenants, avec les dates...

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: ...des avenants et de chacune des réclamations additionnelles...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...des réclamations et de chacun des CT...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...portant sur ce contrat. On parle bien des CT, des demandes au Conseil du trésor...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...portant sur ce contrat, avec le numéro du contrôleur des finances dans chacun des CT, pour demander les crédits au Conseil du trésor concernant ces questions-là, ce contrat-là, et les réclamations ou tous les montants additionnels qui sont prévus pour porter le contrat à 7 259 941,76 \$.

M. Elkas: Ce sera fait.

M. Garon: Sans oublier le nom de l'ingénieur qui avait...

M. Elkas: Ah non, lui...

M. Garon: ...fait les plans et devis...

M. Elkas: Le nom de l'ingénieur, on peut peut-être vous l'avoir avant.

M. Garon: ...de même que ceux qui l'avaient contresigné, également. Puisqu'on dit que les gens sont des professionnels, alors, normalement, quand quelqu'un signe, c'est un professionnel qui signe sur un contrat, qui engage sa responsabilité professionnelle, de même que ceux qui contresignent.

Quelle était la nature des réclamations, des demandes pour des montants additionnels, les réclamations pour des dépassements?

M. Ouellet: En fait, les postes de la réclamation concernaient, premièrement, les sources

de matériaux, les bancs d'emprunt, le sable, il y avait une difficulté qui...

M. Garon: J'aimerais également avoir le papier de celui qui avait certifié que le banc d'emprunt correspondait à telle qualité, et les documents qui contestent la qualité de ce banc d'emprunt.

M. Elkas: Oui, on va vous faire parvenir ça.

M. Garon: Le banc d'emprunt, il justifie quel montant, lui?

M. Ouellet: Un instant... Il a justifié un montant de 89 577,33 \$.

M. Garon: Oui. Là, j'aimerais quand même avoir les gros montants. On passe de 4 600 000 \$ à 7 200 000 \$.

M. Ouellet: La réclamation...

M. Garon: Je n'ai pas l'intention de vous les demander 89 000 \$ par 89 000 \$.

M. Ouellet: La réclamation...

Une voix: Question de règlement.

M. Garon: Bien, il y a 2 600 000 \$ de dépassement.

M. Elkas: Vous demandez une réponse. On va vous la donner.

M. Ouellet: Vous m'avez demandé... la réclamation était de 2 373 530,63 \$...

M. Garon: Oui.

M. Ouellet: ...et on y a donné droit pour 925 260 \$.

M. Garon: Bon, bien, là, vous savez, il y a plus de dépassement que ça. On dit que le contrat initial était 4 635 959 \$ et, finalement, le contrat est porté, le coût, avec le montant additionnel dont on parle ici de 870 000 \$, est porté à 7 259 941 \$.

M. Ouellet: Oui.

M. Garon: Alors, H s'agit, au fond, à toutes fins pratiques, de 2 600 000 \$ de dépassement. J'aimerais avoir la ventilation. Je ne demanderai pas mot par mot. La ventilation de tous les montants additionnels qui ont été payés dans ce contrat-là, avec les documents les justifiant.

M. Ouellet: Vous allez avoir le bordereau de paiement qui inclut toutes les dépenses en détail...

M. Garon: O. K.

M. Ouellet:... les postes au bordereau, les avenants au contrat et la réclamation pour terminer.

M. Garon: Non, j'aimerais mieux avoir le détail des suppléments qui ont été payés...

M. Elkas: On vous a dit oui.

M. Garon:... et les demandes qui avaient été faites.

M. Elkas: Oui, on va tout vous donner ça.

M. Garon: Ça marche.

M. Elkas: On vous a donné la ventilation mais là vous voulez l'avoir par écrit. On va vous la donner par écrit.

M. Garon: On ne l'a pas eue, la ventilation. Vous avez parlé de 89 000 \$. Je n'ai pas l'intention de poser des questions pendant trois jours pour avoir ça montant par montant de même. Alors, le banc d'emprunt, 89 000 \$, il en reste pas mal plus que ça. Le contrat a coûté 2 600 000 \$ de plus que prévu.

M. Elkas: Oui, mais il y a des contrats additionnels. Mais vous parlez...

M. Garon: Non. Vous avez dit tantôt que ce n'était pas... Est-ce que ce sont des contrats additionnels ou non?

M. Elkas: CT additionnels.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: O. K. La réclamation qu'on lui a donnée, ce sont 870 000 \$ sur le montant de 638 000 \$.

M. Garon: C'est ça que je veux avoir, les CT. C'est ça que je disais. Quand vous dites les CT, ça veut dire les demandes au Conseil du trésor, les demandes d'autorisation au Conseil du trésor, pas les contrats. Ça marche?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 174 est vérifié. Ah, excusez-moi, l'engagement 175.

M. Garon: L'engagement 175. J'aimerais avoir une copie de la lettre ou du... Je pense bien qu'il doit y avoir un protocole d'entente, à l'engagement 175, avec la ville de Sherbrooke, c'est-à-dire avec la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke. J'aimerais avoir

simplement une... C'étaient des travaux de combien, au total? Ou une copie, tout simplement, du protocole d'entente.

M. Elkas: Oui, ça va se faire, avec plaisir.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 175 est vérifié. J'appelle l'engagement 176.

M. Garon: Qui faisait la desserte maritime Chevery/Harrington - Harbour/Aylmer-Sound, au cours de l'exercice financier 1989-1990, pour demander 99 168 000 \$ de subvention d'équilibre budgétaire?

M. Elkas: La municipalité de la Basse-Côte-Nord.

M. Garon: Elle-même?

M. Elkas: Elle-même.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente avec les municipalités?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oui. Est-ce que je pourrais avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 176 est vérifié. Les engagements de juin 1989 sont vérifiés, sous réserve de l'obtention des réponses prises en note. Alors, j'appelle les engagements du mois de juillet..

M. Garon: Non, le mois d'août.

La Présidente (Mme Bélanger):... dans la liste d'août 1989.

M. Garon: C'est du mois d'août.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements de juillet dans la liste du mois d'août.

M. Garon: C'est la liste du mois d'août. Quand on dit qu'on va...

Août

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 80.

M. Garon: Il me semble qu'on les a vus hier. Vérifié, l'engagement 80.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 80 est vérifié. J'appelle l'engagement 82. (16 heures)

M. Garon: Quelle différence de coût y avait-il avec le contrat antérieur? Parce qu'il y avait seulement un...

M. Elkas: On ne l'a pas. On va vous le faire parvenir.

M. Garon: Est-ce que c'est la même personne qui soumissionnait qui l'avait antérieurement?

M. Elkas: On ne le sait pas. On va vous faire parvenir cette information-là.

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Elkas: On ne l'a pas. On va vous la faire parvenir.

M. Garon: Vous avez demandé des soumissions à qui? Vous en avez demandé quatre et vous en avez reçu seulement une.

M. Elkas: On n'a pas les noms, M. le député. Il y en a seulement un qui a rentré sa soumission.

M. Garon: Oui, mais vous en avez demandé à quatre.

M. Elkas: Oui, on va vous les faire parvenir, M. le député.

M. Garon: Les quatre à qui vous l'avez demandé?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Avec leur nom et leur adresse, s'il vous plaît, de ceux à qui vous avez demandé des soumissions.

Qui est le directeur régional de l'île d'Anticosti? Ça dépend de quelle région?

M. Elkas: La Côte-Nord. M. Michel Labrie.

M. Garon: Michel Labrie. Il n'est pas là, lui?

M. Elkas: Non.

M. Garon: O. K. Alors, on va attendre les renseignements du ministre, une semaine ou deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 82 est vérifié?

M. Garon: Bien, sous réserve.

La Présidente (Mme Bélanger): Sous réserve toujours. J'appelle l'engagement 91.

M. Garon: L'engagement 91... Qui étaient membres du comité qui a fait la sélection de la firme pour l'étude d'impact sur l'environnement de deux débarcadères maritimes localisés à Inukjuak et à Kangirsuk, dans l'Ungava? Qui ont choisi la firme Marcel Saint-Louis et Associés, de Saint-Léonard dans le comté de Jeanne-Mance?

M. Elkas: MM. Jean-Luc Simard, directeur, circulation et aménagement; Clément Tremblay, cadre-conseil; Jacques Girard, directeur, transport maritime, aérien et ferroviaire.

M. Garon: Je vais vous poser une question. Comme il s'agit d'une étude dans le Nord de l'Unvaga, comment se fait-il qu'on ait demandé toutes des firmes dont aucune n'était dans la région? Ou à moins que Aquatech société de gestion de l'eau inc. - ça je ne sais pas de quel endroit, ce n'est pas marqué - mais H semble qu'on ait demandé... Laboratoire d'hydraulique LaSalle ltée, j'imagine que ça doit être à Montréal, et les Consultants BCPTA inc.

M. Elkas: Ce sont les règles du fichier. On a demandé au fichier.

M. Garon: Vous n'avez pas demandé dans la région?

M. Elkas: Quand c'est dans le Grand-Nord, le bassin est provincial.

M. Garon: Quand c'est dans l'Ungava, vous demandez à l'ensemble du Québec.

M. Elkas: Ce sont les règles du fichier.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir les adresses de Aquatech société de gestion de l'eau inc. et les Consultants BCPTA inc., de même que Laboratoire d'hydraulique LaSalle ltée?

M. Elkas: O. K. Le premier, c'est 1400 ouest, rue Sauvé, à Montréal.

M. Garon: Le premier, vous voulez dire?

M. Elkas: Société de gestion de l'eau.

M. Garon: Aquatech?

M. Elkas: Aquatech.

M. Garon: Montréal.

M. Elkas: Les Consultants BCPTA inc?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: 110, boulevard Crémazie ouest, Montréal.

M. Garon: Montréal.

M. Elkas: Marcel Saint-Louis. 6775, rue Bombardier, Saint-Léonard.

M. Garon: Et l'autre, Laboratoire d'hydraulique LaSalle Itée?

M. Elkas: 250, rue Saint-Patrick, à LaSalle. Les Consultants Samson et Associés, 397, rue King, Saint-Eustache, comté de Deux-Montagnes.

M. Garon: O. K. Est-ce que l'étude est terminée?

M. Elkas: C'est prévu pour mars.

M. Garon: Mars. Mars... 1990?

M. Elkas: 1990, oui.

M. Garon: L'étude a commencé quand? Parce que les débarcadères maritimes, ça doit surtout être l'été.

M. Elkas: Juillet 1989.

M. Garon: Juillet 1989. O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 91 est vérifié. J'appelle l'engagement 94.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 94, vérifié. J'appelle l'engagement 101.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 101 vérifié. J'appelle l'engagement 115.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un protocole d'entente pour cette subvention du programme pro-camionneur de 50 000 \$ à l'Association du camionnage du Québec?

M. Elkas: Une lettre de transmission.

M. Garon: Une lettre de transmission?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait une demande?

M. Elkas: M. Hinse va vous répondre, si vous avez d'autres questions.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): C'était une demande de l'Association du camionnage du Québec.

M. Garon: Oui, je sais.

M. Hinse: Cette subvention-là leur servait à donner un cours de formation en sécurité routière et un cours de formation sur l'efficacité énergétique. Et il y avait une participation fédérale équivalant à 50 000 \$ et conditionnelle à une participation provinciale.

M. Garon: Le programme pro-camionneur, c'est un programme de quoi?

M. Hinse: De l'association pour les camionneurs, l'ensemble des camionneurs du Québec.

M. Garon: Et tout ce qu'il y a eu, c'est une demande puis une lettre du ministre pour accepter.

M. Hinse: Il y avait un programme qui était fédéral-provincial, originellement fait par Énergie et Ressources. Énergie et Ressources a pensé que le ministère des Transports devait prendre la relève dans ce programme-là, puisqu'il y avait la sécurité routière d'une façon importante et que le volet énergie avait pas mal atteint son objectif, mais que là c'était le volet sécurité routière qui prenait le dessus.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait donc avoir une copie du programme et de la lettre d'acceptation du ministre expliquant à quoi il participe?

M. Hinse: D'accord.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 115, vérifié. J'appelle l'engagement 116.

M. Garon: L'engagement 116. Est-ce que c'est la première fois qu'il y a... Non, ce n'est pas le même entretien. Est-ce qu'il y avait de l'entretien... Oui, il s'agit de l'entretien chaque année.

Une voix: C'est la même chose que tout à l'heure.

M. Garon: C'est la première fois, eux autres aussi?

M. Elkas: Oui, même chose que...

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir le protocole d'entente avec la corporation municipale du village Inukjuak?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Our?

M. Elkas: Avec plaisir.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 116, vérifié. J'appelle l'engagement 118.

M. Garon: Est-ce qu'on va avoir une copie du programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents de l'île d'Anticosti?

M. Elkas: C'est le même programme que pour les Îles-de-la-Madeleine, mais... Est-ce qu'on en a un? Il y a une entente. Oui, on va vous... Vous voulez l'avoir?

M. Garon: Il y a un programme ou une entente?

M. Elkas: Il y a une entente.

M. Garon: C'est marqué "programme". Ce n'est pas un programme au sens d'un programme du gouvernement, là. C'est une entente. Avec qui?

M. Elkas: Excusez. C'est un programme de subvention qui fait suite à une entente.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est un programme de subvention qui fait suite à une entente.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'entente?

M. Elkas: "Sure", avec plaisir.

M. Garon: Et est-ce que la définition de résident à l'île d'Anticosti est la même que la définition de résident aux Îles-de-la-Madeleine?

M. Elkas: La même.

M. Garon: Quand vous dites, ici, "et organismes locaux", ça veut dire quoi? C'est marqué: "Résidents de l'île d'Anticosti et organismes locaux".

M. Elkas: C'est la coopérative de l'île d'Anticosti qui bénéficie de cette subvention aussi, parce que le bateau ne fonctionne pas pendant la période d'hiver et puis ça sert à subventionner le transport.

M. Garon: Est-ce qu'on va avoir une copie de l'entente qu'il y a avec la corporation?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça marche, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 118, vérifié. J'appelle l'engagement 140.

M. Garon: Quels étaient les membres du comité?

M. Elkas: Benoît Ringuette, chef service exploitation, Marcel Bergeron, chef service réalisations techniques, et Marcel Ayoub, chef service développement projets.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 140, vérifié. Les engagements de juillet 89 sont vérifiés, sous réserve de l'obtention des réponses écrites. J'appelle les engagements du mois d'août, dans la liste de septembre, l'engagement 10.

Septembre

M. Garon: Engagement 10, contrat pour la réalisation de la conception et le développement d'un prototype de simulateur d'entreprises de camionnage, Université de Montréal, Centre de recherche sur les transports. Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente avec l'université, et quels sont les chercheurs qui vont être affectés à la recherche?

M. Elkas: Les chercheurs, je n'ai pas les noms, mais les services sont retenus conformément au décret 1637-88 et la rémunération sera accordée selon la directive 284 concernant les contrats de services du gouvernement avec les universités. Mais je n'ai pas le nom des chercheurs.

M. Garon: Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir une copie du contrat ou du mandat?

M. Elkas: Oui. Avec les noms?

M. Garon: Avec les noms, oui, de ceux qui vont travailler à la recherche.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10, vérifié.

M. Garon: Le ministre a dit oui, là. C'est parce qu'il fait des signes de tête, des fois, et ça n'enregistre pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais nous, on enregistre, ici.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 13.

M. Garon: Engagement 13, contrat pour la réalisation d'une étude des impacts de la déréglementation du camionnage dans la région Mauricie-Bois-Francis, 25 000 \$, Université du Québec à Trois-Rivières et le Département d'administration et d'économique. C'est une recherche de combien? Est-ce que ça paie toute l'étude ou si c'est un montant...

M. Elkas: Le coût estimé qu'ils nous ont donné, c'est 25 000 \$.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du contrat et du mandat, de même que les noms des chercheurs qui vont être affectés à cette étude?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous payez 100 % là-dedans?

M. Elkas: On paie 100 %.

M. Garon: Vous payez 100 %?

M. Elkas: On paie 100 %.

M. Garon: Quand l'étude doit-elle être remise? Quelle est la date d'échéance de l'étude?

M. Elkas: Mars 90.

M. Garon: Mars 90. Est-ce qu'il va y avoir possibilité d'en avoir une copie? (16 h 15)

M. Elkas: Non, excusez-moi. Je vais vous le préciser en vous envoyant le contrat, M. le député.

M. Garon: Préciser quoi?

M. Elkas: La date où il va être complété.

M. Garon: Vous avez dit mars 90.

M. Elkas: Non, excusez, on le retire; j'ai été induit en erreur.

M. Garon: Est-ce qu'il va y avoir possibilité d'avoir une copie de l'étude?

M. Elkas: Une fois complétée, oui.

M. Garon: Puisqu'elle est payée à 100 % par le gouvernement.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O. K. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 13, vérifié. J'appelle l'engagement 92.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 92, vérifié. J'appelle l'engagement 100.

M. Garon: Engagement 100, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 100, vérifié. J'appelle l'engagement 115.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente avec la ville de Sherbrooke? Une subvention dans le cadre du programme d'aide à la recherche-développement en transport, 47 517, 50 \$, c'est assez vague.

M. Elkas: Oui, on a un protocole d'entente.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quel est l'objectif visé par cette subvention dans le cadre de cette recherche? Parce que c'est tellement vague qu'on n'a aucune idée de quoi il s'agit.

M. Elkas: C'est pour l'étude de la conception et de l'aménagement de ralentisseurs de type dos d'âne allongés. Ce sont des - excusez l'anglicisme - "speed bumps". Vous savez qu'est-ce que c'est? On les voit dans les stationnements.

M. Garon: Ah! oui. Ça, je hais ça.

M. Elkas: Des petits cahots, des bosses.

M. Garon: J'espère que vous n'en ferez pas trop.

M. Elkas: C'est important.

M. Garon: Il y a assez de bosses naturelles sans en faire par exprès.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous pourrez faire d'autres bosses quand vous aurez enlevé celles qu'on ne veut pas avoir. Donc, vous allez nous fournir une copie du protocole d'entente. L'échéancier de production de l'étude, c'est quand, la date d'échéance?

M. Elkas: C'est échelonné sur trois ans. Elle va être disponible en 92. Le contrat a débuté...

M. Garon: Le coût de l'étude, c'est de combien? Vous ne devez pas payer à 100 %, là.

M. Elkas: Le coût est de 95 000 \$ et la contribution du ministère est de 47 517 \$. L'autre partenaire, c'est l'Université de Sherbrooke.

M. Garon: C'est l'Université de Sherbrooke qui fait l'étude?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quel département?

M. Elkas: On a seulement le nom du responsable qui est Marcel Blais, ingénieur. Le génie, peut-être.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'engagement 115. J'appelle l'engagement 116.

M. Garon: Engagement 116. Vous le payez sur combien d'années cet autobus-là? Parce que c'est marqué 230 000 \$, Régie intermunicipale de transport en commun au Centre-de-la-Mauricie, subvention pour l'acquisition d'un autobus de type urbain. Il y a un programme pour l'achat des autobus, il me semble. Vous payez dans quel pourcentage, cet autobus? C'est un autobus qui coûte combien au total?

M. Elkas: M. Hinse pourrait vous donner des détails sur l'achat.

M. Hinse: Dans le cas qui nous concerne...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse: Excusez. Dans le cas qui nous concerne, c'est un projet-pilote. C'est l'achat d'un cinquième véhicule. C'est un achat financé sur dix ans, à raison d'une subvention de 60 %.

M. Garon: Il coûte combien, l'autobus?

M. Hinse: Ça dépend des accessoires qu'ils mettent dedans. Ça peut varier, pour un véhicule urbain, maintenant, entre 175 000 \$ et 200 000 \$, dépendamment des accessoires qu'il y a dedans, mais ce n'est pas tous les accessoires qui sont subventionnables.

M. Garon: Quand vous dites que vous le payez à 60 %, vous dites que ça coûte de 175 000 \$ à 200 000 \$ et vous payez 230 000 \$.

M. Hinse: Ca peut aller jusqu'à 200 000 \$, 225 000 \$, effectivement. C'est dans cet ordre-là, un véhicule urbain.

M. Garon: Mais est-ce que c'est plus généreux que le programme à 60 %, habituellement?

M. Hinse: C'est le programme norme.

M. Garon: C'est selon le programme norme?

M. Hinse: C'est selon le programme norme de toutes les sociétés de transport.

M. Garon: Pourquoi, à ce moment-là, si c'est dans le cadre du programme, ça vient ici?

M. Hinse: C'est parce que ce cas-là est un cas spécifique. La RITCCM c'est une régie intermunicipale de transport de Shawinigan, et cette régie-là est dans le cadre des projets des OMIT, les organisations municipales et intermunicipales de transport, qui, d'une façon générale, s'en vont toujours chercher par un service à contrat des autobus privés. Et on s'est donné, avec Shawinigan, le cadre d'un projet-pilote pour voir s'il était meilleur marché de subventionner un autobus à la Régie que, pour la Régie, d'aller à contrat au privé. C'est un projet-pilote qu'on regarde aller. C'est le cinquième autobus qu'on achète là et ils font l'entretien et on examine les coûts d'entretien et les coûts de réparation, et tout ça, pour voir si ça ne pourrait pas être appliqué plus avantageusement que d'aller à contrat privé avec des entreprises dans d'autres sociétés de même nature.

M. Garon: Vous avez un contrat privé pour quoi? Pour l'entretien?

M. Hinse: Pour louer un véhicule pour le mettre en service. Le CIT des Basses-Laurentides, par exemple.

M. Garon: Est-ce que vous êtes allés en soumissions publiques pour l'achat?

M. Hinse: C'est avec la compagnie GM à Sainte-Thérèse.

M. Garon: Mais est-ce que vous êtes allés en soumissions publiques? Parce qu'il y en a d'autres qui font des autobus.

M. Hinse: C'est une soumission publique de par la loi du CIT, de la Régie.

M. Garon: Vous êtes allés avec GM après la soumission publique?

M. Hinse: Après.

M. Garon: Il y avait combien de soumissionnaires?

M. Hinse: C'est le seul, je pense bien.

Mme la Présidente, si j'ai hésité un petit peu c'est parce que c'est un cas qui sort de l'or-

naire. Normalement, vous savez, la mécanique de l'achat des autobus au Québec c'est via une commande regroupée à l'usine GM de Boisbriand, de Sainte-Thérèse. Dans ce cas-ci, on va vérifier s'ils sont allés en soumissions publiques. Je n'ai pas l'information précise pour les quatre autres qui ont été achetées. Dans le cas précis qui est là, ils sont à préparer le cahier d'appel d'offres, ce qu'il faut pour acheter l'autobus, et je vais vérifier s'ils sont tenus, par la loi des cités et villes, d'aller en appel d'offres ou s'ils vont passer via la commande unifiée. C'est une précision qu'on pourra vous apporter.

M. Garon: Est-ce que les quatre autres autobus avaient été dans le cadre de l'essai que vous faites là?

M. Hinse: C'est dans le cadre de cet essai-là, et la précision, s'ils sont allés en appel d'offres aussi, je vais l'apporter, je ne l'ai pas.

M. Garon: Et vous avez... C'a commencé quand, cette entente, cet essai avec la Régie intermunicipale de transport en commun au Centre-de-la-Mauricie?

M. Hinse: Il y a quatre ans.

M. Garon: Il y a quatre ans, mais je veux dire en quelle année?

M. Hinse: Avec un décret qui couvrait 1986-1987-1988-1989. C'est un décret qui couvrait les cinq autobus.

M. Garon: C'est un décret du Conseil des ministres?

M. Hinse: Du 20 novembre 1985.

M. Garon: 20 novembre 1985.

M. Hinse: C'est le décret 2385-85.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du décret, s'il vous plaît - bien, du décret, du document qui mène au décret, parce que c'est là-dedans que ça va être indiqué, pour comprendre de quoi il s'agit? Pour comprendre de quoi il s'agit.

M. Hinse: Oui, d'accord.

M. Garon: La demande du ministère et le décret, la réponse, c'est-à-dire, du ministère et du Conseil du trésor si c'était possible, également. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 116, vérifié. J'appelle l'engagement 127.

M. Garon: La surveillance de la voie

préférentielle pour le transport collectif aux approches sud du mont Mercier, du pont Mercier, pardon, sur le territoire amérindien, pour une période de six mois. C'est quoi l'affaire, c'est une surveillance de quoi?

M. Elkas: C'est le Band Council qui fait la surveillance.

M. Garon: Mais il surveille quoi?

M. Elkas: Le trafic et tout ce que vous voulez, sur cette route, sur cette voie.

M. Garon: Sauf les joueurs de bingo.

M. Elkas: Sauf les joueurs de bingo.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 127, vérifié. J'appelle l'engagement 128:

M. Garon: Ici, on n'a pas le prix des autres soumissionnaires. C'est une soumission publique de 900 000 \$ pour Canatrans-Canac, Montréal: 900 000 \$; les autres soumissionnaires: Both Belle Robb Itée, Nicolet; Chartrand Knoll Itée; Dessau inc.; Legault, Mercier, Saint-Germain, Pigeon et Associés. Mais on n'a aucun prix à côté, pour le contrat pour la réalisation, dans les domaines du génie ferroviaire, du génie civil et de l'aménagement des stations, d'un avant-projet final de modernisation - c'est beau ça, final de modernisation - de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes.

M. Elkas: M. Gilles Lussier, directeur du service du transport des personnes, localisé à Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lussier.

M. Lussier (Gilles): Le choix de la firme a été fait sur la qualité de chacune des firmes et non sur un prix soumissionné.

M. Garon: Il n'y avait pas de prix?

M. Lussier: Non.

M. Garon: C'est marqué: "Soumission publique".

M. Lussier: Chacun faisait une proposition, remplissait des formules définies et, sur la qualité de la firme, la qualité de l'équipe proposée, le choix de la meilleure firme a été fait.

M. Garon: Qui était le comité de sélection?

M. Lussier: Le comité de sélection...

M. Garon: Qui était sur le comité de sélection, avec leur fonction. ?

M. Elkas: Oui, M. Jacques Hébert, conseiller-cadre, sous-ministre, Montréal...

M. Garon: Jacques Hébert?

M. Elkas: Jacques Hébert. Gilles Lussier, directeur en transport routier des personnes; Nicolas Nadai, directeur régional adjoint, Montréal.

M. Garon: Médai, vous avez dit?

M. Lussier: Nadai, N-a-d-a-i.

M. Garon: Ah, Nadai.

M. Elkas: Nadai.

(16 h 30)

M. Garon: C'est tout?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quand vous dites "un avant-projet final de modernisation", c'est parce que, dans le domaine du génie, il n'y a rien de final?

M. Lussier: Non. C'est parce que, suite à ça, il y aura, pour certaines des catégories de travaux, des plans et devis à préparer.

M. Garon: Je ne comprends pas ce que vous dites.

M. Lussier: En fait, disons que, pour vous donner peut-être un peu plus d'explications dans tous les travaux qui sont préparés par cette firme, il y a la préparation de l'avant-projet de l'infrastructure des voies, des appareils de voies, l'électrification, la signalisation, l'aménagement...

M. Garon: On n'entend pas.

M. Lussier:... l'aménagement des gares, le garage et l'atelier. Dans certaines catégories comme voies, appareils de voies, seul l'avant-projet final est nécessaire pour aller exécuter les travaux, tandis que, dans d'autres cas comme l'infrastructure, les changements aux structures, ça prendra des plans et devis. Pour la signalisation, ça va prendre également des plans et devis, l'électrification, ça va prendre des plans et devis qui devront être dans un autre contrat...

M. Garon: Ah bon.

M. Lussier:... où on fera des appels de services. L'aménagement des stations également, ça va prendre des plans et devis, le garage et atelier également. Donc, c'est juste pour compléter les avant-projets de ces travaux-là et les

avant-projets des voies, appareils de voies...

M. Garon: Quelle est la distance couverte par le projet de modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes?

M. Lussier: C'est au-delà d'une vingtaine de kilomètres.

M. Garon: 20 kilomètres.

M. Lussier: D'une façon précise, on vous fera parvenir, disons, la...

M. Garon: Est-ce que ce contrat-là est donné...

M. Lussier: 31 kilomètres.

M. Garon: 31 kilomètres. C'est tout ça, un contrat de cette ampleur-là est donné. Est-ce qu'il y a eu dérogation ou s'il n'y a pas eu de dérogation et ce sont les règles habituelles?

M. Lussier: Oui, les règles habituelles avec un jury et un appel de services public.

M. Garon: O. K. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du contrat?

Une voix: Oui.

M. Garon: Ça va nous donner ce qu'il y a là-dedans. O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 128, vérifié. J'appelle l'engagement 129.

M. Garon: Quand vous dites: Subvention de 146 000 \$ à Infomar 88, Québec, comté de Jean-Talon, "pour clore le dossier se rapportant au colloque/séminaire/exposition portant sur l'information portuaire et connu sous le nom de Infomar 88", c'est quoi, ça, au juste? "Pour clore le dossier", alors est-ce que c'est un montant additionnel de 146 000 \$? Est-ce qu'il y avait déjà eu une subvention avant ça? Et quand a eu lieu Infomar 88? À quel endroit également ça a eu lieu? À quel endroit et à quelle date? Pour 146 000 \$, pendant quelle période de temps ça a eu lieu, l'événement?

M. Elkas: Le programme n'a jamais eu lieu.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Le programme n'a jamais eu lieu. Ça a fait faillite, cette affaire-là, avant que ça puisse... Ils n'ont rien accompli.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ils ont fait faillite.

M. Garon: S'ils ont fait faillite, pourquoi ont-ils besoin de 146 000 \$?

M. Elkas: On avait versé 146 000 \$ dans le projet. Alors, il n'a jamais été conclu.

M. Garon: Vous aviez versé 146 000 \$; vous étiez autorisés ou si vous n'aviez pas d'autorisation? Parce que vous demandez l'autorisation, ici, par cet engagement financier, au Conseil du trésor. Un montant de 146 000 \$ qui était versé sans autorisation? Je ne comprends pas, là.

M. Elkas: J'ai M. André Descôteaux qui va vous donner un peu plus de détails. C'est un peu compliqué.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Descôteaux, s'il vous plaît.

M. Descôteaux (André): Mme la Présidente, le dossier Infomar a débuté, sur un projet d'étude, un projet de colloque, de séminaire, ainsi de suite, avec le Port Autonome de Marseille et le groupe de la Mise en valeur du Saint-Laurent, ici, sous l'égide du ministère des Transports, et il a été question, à un moment donné, d'un colloque international pour développer la recherche concernant tous les systèmes informatiques. Vous savez que les systèmes informatiques sont très importants au niveau de l'agencement des ports, de l'arrivée des bateaux et ainsi de suite. Donc, c'est un projet qui semblait intéressant, à l'époque, au ministère des Transports, dans lequel les partenaires, à ce moment-là, les ports du Québec, les ports des Grands Lacs, le port autonome de Marseille avec, eux aussi, une association dans leur coin sur la gestion des ports... Il y en avait eu un, colloque, comme ça en 1982 - je pense, en tout cas - en Europe et ils avaient eu le projet de faire un colloque international, ici, au Québec. À ce moment-là, le ministre avait accepté de faire une avance de fonds, avec l'autorisation du Conseil du trésor, de 74 000 \$ pour démarrer le projet, commencer à préparer des "pamphlets", ainsi de suite, la publicité autour de ce projet-là. Le projet était supposé...

M. Garon: Avec infomar?

M. Descôteaux: Bien, c'était le nom, ça, du colloque, le nom qui avait été donné pour l'image, Infomar 88, un peu comme Exposition universelle 87. À ce moment-là, les partenaires étaient, comme je le disais, la Mise en valeur du Saint-Laurent et le Port Autonome de Marseille.

Ce qui est arrivé par la suite, le Port Autonome de Marseille s'est désisté. Il était supposé payer la moitié des coûts, lui aussi, des frais et ainsi de suite. Il s'est désisté. Les ports

des Grands Lacs, les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent se sont désistés. À ce moment-là, c'était supposé tout s'autofinancer avec la publicité - en tout cas, j'ai tout le document ici - les commanditaires, ainsi de suite, et c'était supposé être un budget total de 634 000 \$ autofinancé.

Les dépenses ont commencé et, quand on s'est aperçu que ça commençait à aller mal, on a arrêté l'hémorragie, mais l'hémorragie était rendue à 146 000 \$. C'est ce qui explique l'engagement de 146 000 \$ pour payer l'avance de 74 000 \$ et les dépassements qui avaient été encourus par des firmes qui, de bonne foi, avaient été approchées par le groupe de la Mise en valeur du Saint-Laurent qui était chargé de monter ce projet-là. Il a fallu payer les dépenses.

M. Garon: Pourquoi Marseille s'est désisté?

M. Descôteaux: Devant l'intérêt des participants et ainsi de suite, qui n'ont jamais voulu donner, aussi, leur première partie, ça fait qu'à ce moment-là on l'a arrêté. Pourquoi exactement, là...

M. Garon: Est-ce qu'il y avait un protocole d'entente avec le groupe Infomar?

M. Descôteaux: Il y avait un protocole d'entente, mais ce que j'ai au dossier - quand j'ai fait l'analyse pour régler le dossier final bien sûr, parce que c'est ça que j'ai eu à faire - le protocole n'avait jamais été signé par le Port Autonome de Marseille. Donc, il a eu toutes les facilités du monde à se désister.

M. Garon: Mais au point de départ, là?

M. Descôteaux: C'est ça. Il y avait un projet de protocole qui avait été fait, mais, en même temps que le projet de protocole s'élaborait, les dépenses commençaient à rentrer, ainsi de suite, et ça n'a jamais été signé, donc... Même le projet est allé - à un moment donné, on a eu un "estimé" du budget - jusqu'au-dessus de 1 000 000 \$. On a dit: Ça va faire. On a mis la clé dans la porte, la clé dans le projet.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du CT demandant l'autorisation et des documents l'accompagnant pour demander les montants en question?

M. Descôteaux: Le CT initial de l'avance de fonds?

M. Garon: Oui, mais avec les documents qui l'accompagnent s'il y en a.

M. Elkas: Le projet d'entente. Oui, il y avait une entente. Oui.

M. Garon: Le CT, je veux dire la demande au Conseil du trésor.

M. Elkas: Le CT avec l'entente.

M. Descôteaux: Avec le projet d'entente qui avait été élaboré à ce moment-là...

M. Garon: Oui.

M. Descôteaux:... même s'il n'est pas signé.

M. Garon: Ça marche. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 129 est vérifié. Les engagements du mois d'août 1969 sont vérifiés, sous réserve de l'obtention des réponses aux questions prises en note.

M. Garon: C'est la liste de septembre.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la liste de septembre, mais les engagements d'août.

M. Garon: Oui, mais ça ne fait rien. Nous autres, ce sont...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, on prend la liste...

M. Garon: On prend la liste d'octobre.

La Présidente (Mme Bélanger):... d'octobre pour les engagements de septembre.

Octobre

M. Garon: Oui, mais c'est la liste. Parce que là, si on ne prend pas les termes qu'on emploie... C'est parce que, quand on dit: Ce sont les engagements de tel mois, là...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est ça que j'ai dit: Les engagements du mois d'août sont vérifiés.

M. Garon: Oui, mais là, c'est parce que c'est... C'est ça, c'est la liste. Là, c'est la liste d'octobre qu'on prend. Je comprends qu'il y a des engagements de septembre, mais c'est la liste d'octobre. Parce que là, quand tantôt on arrivera à octobre et...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, c'est la liste d'octobre 1989, engagements de septembre 1989.

M. Garon: Quand on a envoyé le mandat à la commission, c'était quoi? Il disait quoi?

Le Secrétaire: C'est seulement marqué la liste de septembre et la liste d'octobre, mais, dans le procès-verbal, ça va être marqué que là,

actuellement, on débute la liste d'octobre 1989.

M. Garon: C'est ça.

Le Secrétaire: Il n'y a pas d'ambiguïté.

M. Garon: On doit aller jusqu'où? C'est octobre ou novembre?

La Présidente (Mme Bélanger): Novembre.

M. Garon: Inclusivement ou exclusivement?

La Présidente (Mme Bélanger): Inclusivement. Alors, l'engagement 15 du mois de septembre.

M. Garon: L'engagement 15. Bon. Les déchets dangereux. Qui étaient les membres du comité qui possédaient... Excusez-moi, je n'étais pas dans... Je ne comprenais pas. C'est l'engagement 16?

Le Président (M. Chagnon): L'engagement 15, M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Chagnon): La commission étudie l'engagement 70. M. le député de Lévis.

M. Garon: L'engagement 70. On en avait un tantôt de ça. On l'a déjà vérifié, celui-là. C'est le même, c'étaient 18 000 000 \$.

M. Elkas: C'est le même.

Le Président (M. Chagnon): Alors, H est adopté?

M. Garon: Bien oui, on l'avait vu tantôt.

Le Président (M. Chagnon): Vérifié. D'accord.

M. Garon: L'engagement 71.

Le Président (M. Chagnon): Alors l'engagement 71.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir, encore ici, la raison du dépassement de 55 509 \$ "pour porter à 489 209, 97 \$ le coût du contrat pour la réfection de diverses stations du train de banlieue Montréal-Rigaud dans diverses municipalités et divers comtés"? Est-ce qu'on pourrait nous dire quel était le prix du contrat initial?

Le Président (M. Chagnon): M. le ministre.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait des imprévus et pour combien?

M. Elkas: Est-ce que ça vous dérangerait si on vous l'envoyait par écrit, M. le député?

M. Garon: Pourquoi, vous ne l'avez pas?

Le **Président (M. Chagnon):** M. le député de Lévis.

M. Elkas: Excusez, il est ici.

Le **Président (M. Chagnon):** Bienvenue à la commission. Est-ce que vous pourriez vous nommer, s'il vous plaît?

M. Schiettekatte (Robert): M. Robert Schiettekatte, directeur de la région 6-3, à Montréal.

Le **Président (M. Chagnon):** Bienvenue.

M. Schiettekatte: Merci. Quelle est la question?

M. Garon: Le montant initial du contrat, c'était quoi?

M. Schiettekatte: Le montant initial du contrat est de 394 204, 93 \$.

M. Garon: Avant imprévus ou après?

M. Schiettekatte: Avant imprévus, à la signature du contrat.

M. Garon: Il n'y a pas d'imprévus de prévus dans ce contrat-là?

M. Schiettekatte: Oui, il y en a.

M. Garon: Bien, je vous demande le montant du contrat.

M. Elkas: C'est ça, vous avez dit avant.

M. Garon: Non, j'ai dit: Le contrat initial sans tenir compte des imprévus. Après ça, le montant des imprévus.

M. Elkas: O. K.

M. Schiettekatte: Le contrat, quand il est signé, c'est 394 204, 93 \$.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous ai demandé. Il y a des imprévus là-dedans.

M. Schiettekatte: Non, non.

M. Garon: Hein?

M. Schiettekatte: Non, le contrat final.

M. Garon: O. K. Mais 394...

M. Schiettekatte:... 204, 93 \$.

M. Garon: Et les imprévus?

M. Schiettekatte: Les imprévus sont de 47 843, 32 \$.

M. Garon: Et 0, 32 \$. Là, vous demandez encore 55 000 \$ de plus, ce qui fait un dépassement de 102 000 \$, donc de 20 %.

M. Schiettekatte: Le montant total des dépassements que vous voulez avoir? Partant du contrat de 394 204, 93 \$, le montant total des dépassements, incluant les imprévus et tout ça, c'est 76 581, 41 \$. Ces dépassements sont de deux natures, par des variations de quantités et par des travaux non prévus au contrat.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir tous les avenants et les documents signés chez vous pour ce contrat, à partir du dépassement sur 394 000 \$?

(16 h 45)

M. Schiettekatte: Oui, effectivement, il y a eu onze avenants sur ce contrat-là qui montent effectivement à 47 843 \$.

M. Garon: Non, non. Je parle de tout: les imprévus et le montant additionnel.

M. Schiettekatte: O. K. Qui montent au total à 76 000 \$.

M. Garon: Le contrat était à 394 000 \$.

M. Schiettekatte: Il monte à...

M. Garon: Vous avez eu des imprévus...

M. Schiettekatte: C'est ça.

M. Garon:... et vous avez un supplément.

M. Schiettekatte: C'est ça et c'est rendu à 470 000 \$.

M. Garon: Pour justifier tout ça.

M. Schiettekatte: Oui, effectivement, on a ça.

M. Garon: Là, vous marquez "pour porter à 489 209, 87 \$..."

M. Schiettekatte: Le montant du contrat initial est de 394 000 \$; il a terminé à 470 000 \$.

M. Garon: Oui. Moi, ce que je veux-là... Le document qu'on m'a fourni, qui vient du Trésor, dit que vous demandez un supplément de 55 509, 87 \$ "pour porter à 489 202, 87 \$ le COU"

du **contrat** pour la réfection de diverses stations du train **de banlieue**." **Voulez-vous** me dire que ce que le Trésor nous dit est faux?

M. Schiettekatte: Ce qu'il y a ici, j'ai le dossier fini. Ce **contrat-là** est terminé peut-être actuellement. Ça, c'est daté du 26 juillet. Or, actuellement, j'ai le contrat terminé; j'ai les chiffres du contrat terminé, là. C'est pour ça que c'est **peut-être** un peu plus fort que ce que vous avez.

M. Garon: Ça a coûté combien?

M. Schiettekatte: Le contrat, comme je le disais tantôt...

M. Garon: Au total.

M. Schiettekatte: ...est de 470 786,34 \$. Ça, c'est le montant final du contrat.

M. Garon: Je ne comprends plus rien parce que ce n'est pas ça qu'on nous dit. Au Trésor, on nous dit...

M. Schiettekatte: C'est ça, c'est qu'on n'est pas à la même date, là. Actuellement, je vous **donne** un rapport sur le contrat final tandis qu'ici, c'est un intermédiaire.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir les documents et tous les avenants pour justifier les dépassements?

M. Schiettekatte: Oui.

M. Garon: O.K. L'engagement 71. Qui était, par exemple, là-dessus? Qui a fait les plans et devis, quelle était la firme, pour quel prix? Et quelle était la firme qui a fait la surveillance, pour quel prix?

M. Schiettekatte: Les plans et devis ont été préparés par un architecte de la **DGTPM**, M. Jacques Fontaine.

M. Garon: C'est qui ça? La **DGTPM**, c'est quoi?

M. Schiettekatte: C'est la Direction générale du transport des personnes et des marchandises au ministère des Transports.

M. Garon: C'est vous.

M. Schiettekatte: Pas moi, mais c'est...
Oui.

M. Garon: Monsieur, vous avez dit?

M. Schiettekatte: M. Jacques Fontaine, architecte.

M. Garon: O.K. La surveillance a été faite par qui?

M. Schiettekatte: La surveillance a été faite par notre direction régionale, M. Claude Sabourin, ingénieur du ministère des Transports.

M. Garon: Ça marche. Vérifié. L'engagement 72.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72 est vérifié. J'appelle l'engagement 73.

M. Garon: Non, l'engagement 72. L'engagement 71 est vérifié. L'engagement 72.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Garon: Engagement 72. **SECOR inc.** Ils sont mieux pour conseiller les autres que pour eux autres, je pense bien. 61 557,50 \$ de dépassement "pour porter à 132 100 \$ le **coût** du contrat pour le mandat d'analyse des activités de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises (**DGTPM**) dans une démarche de planification stratégique." Mais ils ont tellement planifié leurs devis que le coût, il me semble, va être doublé. Alors, **il** n'y a pas de béton **là-dedans**. Qu'est-ce qui fait que ça a coûté deux fois plus cher pour les gens qui planifient les autres? Quel était le coût initial sans imprévus?

M. Elkas: M. **Liguori** Hinse va répondre à la question.

M. Garon: Oui.

M. Hinse: Mme la Présidente. Alors, on a pensé qu'il était important, même fondamental d'aller faire un tour sur le terrain pour examiner l'ensemble des besoins dans tout le domaine du transport des marchandises et des personnes. Pour ce faire, on a utilisé une technique qui s'appelait la planification stratégique. C'est pour ça que vous voyez ce mot-là arriver. C'est une technique qui est assez rigoureuse pour aller inventorier dans les entreprises l'ensemble des besoins: un, pour se donner un tableau général de tout ce qui s'en venait dans le milieu, où est-ce qu'on s'en allait avec le transport des marchandises, avec la déréglementation, où est-ce qu'on s'en allait dans le transport en commun avec une certaine baisse au niveau de la clientèle dans les sociétés de transport, une certaine augmentation du volume de trafic.

M. Garon: Et qui a planifié la démarche, le plan pour la recherche de planification stratégique, au point de départ? Le coût de ce contrat-là? Qui a planifié ça?

M. Hinse: Les plans et devis, le devis

d'étude?

M. Garon: Oui.

M. Hinse: Ça a été fait par notre direction générale.

M. Garon: Qui?

M. Hinse: À la direction générale, il y avait moi-même qui étais impliqué là-dedans directement et j'avais un professionnel qui travaillait pour moi qui s'appelait Gilles Beaulieu.

M. Garon: Et vous aviez prévu que l'étude coûterait combien?

M. Hinse: C'est-à-dire qu'on est allés en appel d'offres...

M. Garon: Oui.

M. Hinse:... sur invitation, il y a eu huit firmes d'invitées.

M. Garon: Elles n'ont pas fait de prix.

M. Hinse: Elles ont fait des prix.

M. Elkas: Oui?

M. Hinse: Oui, et c'était la firme SECOR...

M. Garon: Qui était le meilleur marché.

M. Hinse: Qui était le meilleur marché.

M. Garon: Et à quel prix?

M. Hinse: À 60....

M. Garon: Sans imprévus, ça?

M. Hinse: Attendez un petit peu, je vais vous dire ça: 69 500 \$, le prix original.

M. Garon: 61 500 \$?

M. Hinse: 69 500 \$.

M. Garon: Oui, mais c'était déjà au-delà de votre montant. 69 500 \$.

M. Hinse: 69...

M. Garon: Ah oui, 69 500 \$, ça va.

M. Hinse: D'accord?

M. Garon: Et ensuite?

M. Hinse: Et on a commencé avec eux cette étude-là. On s'est impliqués dans cette étude-là,

parce qu'on voulait également évaluer à l'interne comment est-ce qu'on pouvait réagir à l'interne à l'ensemble de ces besoins-là, de l'extérieur, comment est-ce qu'on était constitués, quelles étaient, dans le jargon, nos forces, nos faiblesses dans la direction générale, et essayer de voir comment est-ce qu'on pouvait répondre aux nouveaux besoins qui s'en venaient. Donc il y avait un coordonnateur que j'avais affecté, avec la firme SECOR, et c'était prévu ça, avec les consultants, qu'on accordait un coordonnateur à l'interne.

M. Garon: Il y en avait combien de SECOR qui travaillaient avec vous autres?

M. Hinse: Il y avait Jacques Noël, et il y avait deux associés. C'était M. Noël qui était chargé de projet.

M. Garon: Quelle est la formation de M. Noël? C'est un ingénieur?

M. Hinse: M. Noël, c'est un expert en planification stratégique.

M. Garon: Oui, je comprends, ha, ha, ha!

M. Hinse: Non, mais il fait beaucoup de ça.

M. Garon: Hein?

M. Hinse: Dans les entreprises, c'est sa force.

M. Garon: Oui, mais c'est *un* quoi? C'est un économiste, un ingénieur? Vous avez travaillé avec lui de proche et vous ne le savez pas? Vous vous êtes impliqué beaucoup et vous ne savez pas...

M. Hinse: Oui, je me suis impliqué.

M. Garon:... sa formation, vous ne la connaissez pas.

M. Hinse: Bien, je pourrais vérifier, mais de mémoire je ne l'ai pas. Mais c'est une personne qui est reconnue dans le domaine.

M. Garon: Et vous l'avez rencontré plusieurs fois?

M. Hinse: Je l'ai rencontré plusieurs fois.

M. Garon: Et vous ne savez pas c'était quoi, de quelle formation professionnelle il était, lui-même.

M. Hinse: Ça m'échappe.

M. Garon: Vous parliez-vous, un peu?

M. Hinse: Beaucoup.

M. Garon: Ha, ha, ha! C'était un expert.

M. Hinse: Oui, parce que M. Noël était reconnu dans le domaine de la planification stratégique, effectivement.

M. Garon: Reconnu par qui?

M. Hinse: Dans le milieu, c'est quelqu'un qui est assez réputé dans...

M. Garon: Dans quel milieu?

M. Hinse: Dans le milieu de la consultation. Alors, pour expliquer le dépassement, le coordonnateur du projet, que nous avons affecté, a dû arrêter de travailler pour cause de santé. On était rendus à la moitié du projet.

M. Garon: Qui?

M. Hinse: Le coordonnateur interne.

M. Garon: Qui était-il?

M. Hinse: M. Gilles Beaulieu. Il a dû arrêter de travailler sur ce projet-là pour cause de santé. C'est ce qui nous a amenés à renégocier avec la firme SECOR pour qu'il y ait une implication supplémentaire, parce que ça faisait déjà cinq ou six mois qu'on travaillait avec elle. La recherche des besoins s'était faite avec elle, à l'interne et à l'externe. Alors, il y a eu, à ce moment-là, une extension du mandat pour 23 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Hinse: Et dans la démarche, on a identifié que ça nous demanderait des réajustements organisationnels importants. Et quand on parle de réorganisation, de réajustements organisationnels, je pense que c'est bon qu'il y ait quelqu'un de l'extérieur qui nous conseille dans ce domaine-là.

M. Garon: Oui.

M. Hinse: Et nous avons demandé qu'il y ait un nouveau mandat, mais on nous a dit qu'il fallait y aller par dépassement. Alors, on tenait absolument à avoir la même firme, parce qu'elle était tellement impliquée là-dedans et ça nous a amenés vers une extension de 39 600 \$, pour cette nouvelle partie du mandat. C'était vraiment une nouvelle partie de mandat, et c'est ce qui explique le dépassement. Alors, le plan, le rapport est complété. Il est sous impression et sera remis aux autorités du ministère dans quelques jours, et la réorganisation qui va s'ensuivre, bien, on est en train de la travailler

ici à l'interne, au ministère.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie, M. le ministre, du mandat à la firme et de tous les documents incluant les demandes au Conseil du trésor par CT, et s'il y a des annexes, les annexes - des fois, il n'y a pas grand-chose dans les CT, c'est dans les annexes - pour justifier le dépassement en question dans cette étude-là?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Maintenant, il y a une question que j'aimerais poser. Le prix a doublé, au fond. On dit qu'une personne tombe malade et c'est comme si on avait recommencé à zéro. De 61 500 \$ à 132 100 \$, c'est doublé au fond.

M. Hinse: Le remplacement du coordonnateur, c'est une des parties qui justifie le dépassement pour 23 000 \$. L'autre partie, c'est vraiment une extension du mandat.

M. Garon: Qui a remplacé M. Beaulieu pour le ministère?

M. Hinse: Personne. Ça a été la firme qui a travaillé, plus d'implication de la firme pour 23 000 \$.

M. Elkas: On s'est retirés. Ils ont remplacé.

M. Hinse: Parce qu'on était trop avancés dans le projet pour réimpliquer quelqu'un d'autre.

M. Garon: Oui, mais vous dites: "Le coût du contrat pour un mandat d'analyse des activités de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises (DGTPM) dans une démarche de planification stratégique." On fait la planification stratégique du ministère et il n'y a personne du ministère sur le groupe qui fait ça? Êtes-vous en train de privatiser le ministère?

M. Hinse: Il y avait le coordonnateur qui était en charge d'un certain nombre de personnes qui s'étaient impliquées dans la démarche et moi-même, j'étais impliqué dans cette démarche-là.

M. Garon: C'est qui le coordonnateur? Qui était le coordonnateur?

M. Hinse: Gilles Beaulieu.

M. Garon: Il est malade là.

M. Hinse: Il est tombé malade.

M. Garon: Vous ne le remplacez par personne?

M. Hinse: On ne l'a pas remplacé et on a demandé à la firme de s'impliquer davantage par un certain nombre d'heures supplémentaires qui a justifié les 23 000 \$ et moi-même, j'ai embarqué à ce **moment-là**.

M. Garon: Là, on parle de "démarche de planification stratégique" et c'est un "mandat d'analyse des activités de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises (DGTPM)" même ministère.

M. Hinse: De notre direction générale, de la DGTPM, Direction générale du transport des personnes et marchandises.

M. Garon: Moi, je ne comprends pas ce que vous me dites là. Est-ce que M. Beaulieu est revenu?

M. Hinse: Il est revenu travailler.

M. Garon: Quand?

M. Hinse: Il est revenu travailler après un congé de quelques mois.

M. Garon: Combien de mois?

M. Hinse: Trois mois.

M. Garon: L'étude a duré combien de temps?

M. Hinse: L'étude au total a duré à peu près une dizaine de mois.

M. Garon: Est-ce que vous avez réimpliqué M. Beaulieu?

M. Hinse: M. Beaulieu n'a pas été réimpliqué dans ces démarches.

M. Garon: Pourquoi? Parce qu'il n'était pas d'accord?

M. Hinse: Non, parce qu'il avait jugé bon, à ce moment-là, de retourner à ses fonctions et il a eu une réimplication au niveau de la section génie, une réaffectation à la section génie.

M. Garon: Il était où avant?

M. Hinse: Il était au bureau de la comptabilité.

M. Garon: C'est un ingénieur?

M. Hinse: Non, c'est un économiste.

M. Garon: Et vous l'avez réimpliqué à la section génie. Qu'est-ce qu'il fait là?

M. Hinse: Il est à la programmation. Actuellement, il est à la planification routière.

M. Garon: Pourquoi vous n'avez pas choisi de le réimpliquer alors qu'il avait commencé l'étude?

M. Hinse: D'abord, son état de santé ne nous permettait pas d'apprécier à quel moment il reviendrait.

M. Garon: Oui. Et il revient trois mois après.

M. Hinse: Oui, mais c'est à ce **moment-là** que nous avons... On ne voulait pas perdre le fil de la démarche et c'est à ce **moment-là** qu'on a demandé que la firme ait plus d'implication.

M. Garon: Est-ce qu'on va avoir tous les documents qu'on a demandés concernant cette étude-là? Je dois vous dire que j'ai de la misère à comprendre qu'on procède de cette façon-là, mais, évidemment, on est dans la démarche de planification stratégique.

M. Elkas: On va vous donner les informations, mais je trouve ça bien normal, il me semble. Il y a un effectif et il tombe malade. On n'est pas pour arrêter le projet et attendre qu'il revienne.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Ce que je ne comprends pas, c'est qu'il n'y ait personne du ministère d'impliqué dans l'étude. Il y en avait un. On le débarque et on ne le remplace pas.

M. Elkas: Ce ne sont pas tous les effectifs qui sont disponibles.

M. Garon: L'étude finit quand? Elle a commencé quand et elle va être finie quand?

M. Hinse: Elle est sous impression actuellement.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une possibilité d'avoir une copie de l'étude, M. le ministre?

M. Elkas: C'est un document de gestion interne. Je pense que ça reste chez nous, ça.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quand on est fiers de ses études... Vous commencez à avoir des doutes, vous aussi, hein? (17 heures)

M. Elkas: Non, je n'ai pas de doute. Je vais la regarder.

M. Garon: C'est parce que, quand vous dites que c'est une "analyse des activités de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises dans une démarche de planification stratégique", ça intéresse les gens, ça.

M. Elkas: Excusez-moi.

M. Garon: Ça intéresse les gens, ça, au fond.

M. Elkas: Oui, mais ça, ça contient des informations confidentielles sur nos employés. Il me semble que c'est très confidentiel au ministère. C'est un outil de gestion.

M. Garon: Mais, quand vous parlez de démarche de planification stratégique, le mot "stratégique", ici, veut dire quoi, pour vous?

M. Hinse: C'est une appellation commune qui explique une démarche structurée pour aller chercher l'ensemble des besoins et voir comment, à l'intérieur, on peut s'organiser pour répondre à ces besoins-là.

M. Garon: Et les besoins, vos besoins, sont identifiés par qui?

M. Hinse: Par des entrevues qui ont été faites dans les entreprises.

M. Garon: Est-ce que ça pourrait mener à une réorganisation administrative de la direction?

M. Hinse: Ça peut amener une réorganisation administrative.

M. Garon: Est-ce que, dans le mandat, les dépassements de coûts ont été un des objets étudiés?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Les suppléments, les dépassements, les surveillances. Par exemple, le Vérificateur général disait qu'à partir de 1986 la surveillance était moins efficace, au ministère des Transports, dans son rapport pour l'année financière terminée le 31 mars 1987.

M. Elkas: Ils ne se sont pas penchés là-dessus, non.

M. Garon: Non, ça ne fait pas partie de la démarche de planification stratégique.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Parce que c'est le ministère qui... On voit ça dans le document du Vérificateur général.

M. Hinse: C'était très spécifique à notre direction générale. Ce n'était pas pour l'ensemble du ministère, c'est ça qu'il faut bien comprendre. C'était pour aller chercher les besoins à l'extérieur et voir comment est-ce qu'on pouvait bien répondre à ces besoins-là.

M. Garon: Ça marche. Alors, vous allez nous envoyer les documents pour justifier les augmentations de coûts?

M. Elkas: Oui, mais pas le rapport.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Mais pas le rapport. On ne te donnera pas le rapport.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: "No way".

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72 est vérifié. J'appelle l'engagement 73.

M. Garon: Engagement 73. Vous ne nous le donnerez pas, mais ça ne veut pas dire qu'on ne l'aura pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Je ne le rendrai pas public, non plus.

M. Garon: Vous savez que la meilleure façon de rendre quelque chose intéressant, c'est de l'interdire.

Engagement 73, "subvention pour l'étude des mouvements de biens dans la région de la capitale nationale", dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Alors, c'est inutile... C'est un montant qui a été payé à qui exactement? On donne des subventions - je ne comprends pas trop - à Ottawa pour étudier les mouvements de biens dans la capitale nationale fédérale. Vous avez sûrement de l'argent de trop. Est-ce qu'il y a un protocole d'entente?

M. Elkas: On a payé le montant à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et notre quote-part représentait 29 % qui est la partie qui est au Québec. L'entente... On n'a pas de protocole avec ces dossiers-ci mais, s'il y en a un, on va vous le faire parvenir.

M. Garon: Mais là, c'est la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Quelle partie du territoire du Québec est comprise dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton?

M. Elkas: La partie qui est dans l'Outaouais.

M. Garon: Elle fait partie de la municipalité

régionale d'Ottawa-Carleton?

M. Elkas: Non, elle fait partie de la région de la capitale nationale. La subvention a été donnée à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton qui a parrainé le dossier.

La région, c'est la capitale nationale, l'Outaouais, Hull, **Aylmer**.

M. Garon: On donne une subvention à une municipalité de l'Ontario pour nous étudier, c'est ça?

M. Elkas: Non, pour étudier la région de chez nous. On étudie la région.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis.

M. Elkas: On fait partie de la région.

M. Garon: La municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, c'est une municipalité...

M. Elkas: On a contribué à la municipalité pour étudier la région qui est la capitale nationale; on fait partie de cette capitale nationale, 29 %.

M. Garon: La municipalité régionale d'Ottawa-Carleton comprend quelles municipalités? Je parle de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Est-ce qu'elle comprend des municipalités au Québec?

M. Elkas: Je viens de les mentionner.

Une voix: Non.

M. Elkas: Ah la région! Excusez.

M. Garon: La municipalité régionale, le fournisseur.

M. Elkas: Elle fait partie de la région de la capitale nationale.

M. Garon: Oui, mais la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton comprend-elle, elle...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...comme entité, un territoire québécois?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Elle n'en comprend pas?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Mme la Présidente, je pose des questions au ministre. Le député de Viger, quand il sera ministre, s'il l'est un jour, pourra répondre; en attendant, qu'il écoute.

M. Maciocia: Non, mais quand même, c'est tellement élémentaire.

M. Garon: Donc, ça a pris beaucoup de questions pour savoir que la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton est une municipalité régionale de l'Ontario...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...qui ne couvre aucun territoire du Québec comme tel, en tant que municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

M. Elkas: C'est ça. Qui fait partie, elle aussi...

M. Garon: Je comprends.

M. Elkas: ...de la région de la capitale nationale. Donc, on a...

M. Garon: Je comprends tout ça.

M. Elkas: "Good"! Tant mieux.

M. Garon: Donc, vous avez subventionné une municipalité régionale de l'Ontario pour nous étudier. C'est ça?

M. Elkas: Ils se sont identifiés comme receveur, ça prenait un receveur. Vous savez ça, M. le député.

M. Garon: Non, je vois que la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton ne comprend pas de municipalités du Québec, mais que vous lui avez donné une subvention de 29 %. Il n'y a pas eu de protocole d'entente, non plus.

M. Elkas: On n'en trouve pas ici; s'il y en a un, on va vous le faire parvenir.

M. Garon: Alors, vous avez juste envoyé le chèque ou bien s'il y a eu des conditions, il y a eu quelque chose ou non?

M. Elkas: Non, on a participé...

M. Garon: Vous ne savez pas s'il y a eu un protocole? Quel est le coût du projet global?

M. Elkas: Comme je vous l'ai mentionné, il est à 131 250 \$.

M. Garon: Quelles étaient les autres contributions, qui contribuait au projet? Sur 131 000 \$, vous avez dit?

M. Elkas: Je n'ai pas la liste de toutes les municipalités, M. le député, mais je pourrais vous la faire parvenir.

M. Garon: Est-ce que le gouvernement de l'Ontario a souscrit? Dites-nous ce que vous savez. Apparemment, je ne pose pas les bonnes questions.

M. Elkas: Les partenaires dans ce dossier étaient MROC, c'est la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Québec et la capitale nationale.

M. Garon: De combien a contribué chacun?

M. Elkas: 12 000 \$ de la MROC.

M. Garon: La MROC, c'est quoi?

M. Elkas: C'est Ottawa-Carleton.

M. Garon: Elle a mis 12 000 \$.

M. Elkas: Ah! Excusez, il y avait deux phases: 24 250 \$; ministère des Transports de l'Ontario, 50 750 \$; ministère du Québec, 30 000 \$; Commission de la capitale nationale, 26 250 \$, pour un total de 131 250 \$.

M. Garon: Est-ce que vous avez le mandat de l'étude?

M. Elkas: Le mandat, on peut vous le fournir; on ne l'a pas avec nous. Le rapport n'est pas fini.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du... Est-ce que l'étude est terminée?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat de l'étude donné par la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Deuxièmement, des spécifications sur le rapport; il doit être fait en français et en anglais? Il doit y avoir une langue dans laquelle ça va être fourni.

M. Elkas: Oui, c'est bilingue, ça.

M. Garon: Je ne le sais pas, vous dites... On ne peut pas présumer.

M. Elkas: On va s'informer. Je suis pas mal sûr, vu que le restant de la correspondance...

M. Garon: Deuxièmement, est-ce que je peux avoir une copie, également, du CT, du mémoire au Conseil du trésor pour justifier la subvention, s'il y a des annexes, également, avec ça et l'autorisation du Trésor?

M. Elkas: Oui, on va vous envoyer ça.

M. Garon: J'aimerais ça aussi savoir quel est le territoire couvert par "l'étude des mouvements de biens dans la région de la capitale nationale" et les villes couvertes. Vous devez avoir une copie de l'étude?

M. Elkas: Oui, une fois qu'il deviendra disponible, on va en prendre connaissance.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 73, vérifié?

M. Garon: Oui. Engagement 74.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 75.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont terminés, à l'engagement 75? Des "travaux de construction d'une guérite, des stationnements, des chemins d'accès au débarcadère d'une section de la route 158, de l'éclairage et de la signalisation dans la municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola, dans le comté de Berthier."

M. Elkas: Octobre 1990.

M. Garon: Ils vont être terminés en octobre 1990?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des dépassements d'anticipés puisque, en 1989-1990, il y a 920 000 \$ qui étaient prévus sur 969 000 \$?

M. Elkas: Non.

M. Garon: On n'anticipe pas de dépassements?

M. Elkas: Non.

M. Garon: À ce moment-ci, est-ce qu'il y a des travaux qui ont été faits pour 920 000 \$?

M. Elkas: 325 000 \$

M. Garon: 325 000 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Puis, ils n'anticipent pas de délais, vous n'avez pas d'avenant demandant un

dépassement.

M. Elkas: Non. Tout semble être en ordre.

M. Garon: Quel était l'échéancier prévu dans le contrat?

M. Elkas: Octobre 1990.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 75 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 76.

M. Garon: Qui est le maître d'oeuvre de l'étude? C'est parce qu'on marque: Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Itée, Montréal". Je ne comprends pas trop comment ça se fait que la Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Itée est de Montréal.

M. Elkas: Je ne vois pas de Montréal.

M. Garon: Nous autres, sur nos feuilles, celles qui viennent...

M. Elkas: Ah! Excusez. C'est une erreur de dactylographie. Il n'y a pas de Montréal là, non.

M. Garon: C'est une erreur. Il n'y a pas de Montréal là. Alors, la subvention est à qui?

M. Elkas: À Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Itée.

M. Garon: La contribution était à quel pourcentage?

M. Elkas: Protocole d'entente à 100 %.

M. Garon: 100 %?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un protocole?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 76 est vérifié?
(17 h 15)

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mémoire au Conseil du trésor pour demander l'autorisation des 50 000 \$? Au Conseil du trésor, c'est le mémoire pour justifier la demande d'argent.

M. Elkas: O. K.

M. Garon: Ça marche?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 76 est vérifié. J'appelle l'engagement 77.

M. Garon: "Contrat d'assurance couvrant tous les aéronefs opérés par le service aérien gouvernemental". Est-ce qu'il y a des appels d'offres là-dedans? Parce qu'on voit Reed Stenhouse, de Montréal, 133 545 \$. Quelle est la durée du contrat également?

M. Elkas: M. Guy Paquin, du ministère.

M. Paquin (Jean-Guy): Jean-Guy Paquin. En 1988, il y a eu des appels d'offres sur une période de trois ans renégociables tous les ans. Alors, la première année, c'était de 155 450 \$; la deuxième année, 1989, on a renégocié à 133 545 \$, donc une réduction de 13, 8 %. Cette année, on est retourné en appel d'offres.

M. Garon: Qui avait le contrat, l'année antérieure...

M. Paquin: Ça, je ne peux pas vous le dire, je n'ai pas le renseignement ici.

M. Garon:... L'année où vous avez payé 155 000 \$, 1988-1989, que vous avez dit, ou 1987-1988?

M. Paquin: En 1988.

M. Garon: En 1988. L'année antérieure, est-ce que c'était Reed Stenhouse qui avait le contrat ou si c'était quelqu'un d'autre?

M. Paquin: C'était la même compagnie.

M. Garon: À quel prix?

M. Paquin: En 1988, 155 450 \$.

M. Garon: Avant?

M. Paquin: Pour 1987, je n'ai pas les renseignements avec moi.

M. Garon: Vous n'avez pas avant... C'était Stenhouse, mais vous n'avez pas... Qui les avait? Quels étaient les autres soumissionnaires?

M. Paquin: Il y avait deux soumissionnaires, en 1988. Il y avait Reed Stenhouse et il y avait

un consortium américain. C'était un consortium américain. En fait, il y en a deux dans le monde.

M. Garon: Est-ce qu'il était beaucoup plus cher ou moins cher?

M. Paquin: Je n'ai pas les prix. Ça, ça a été négocié par le service général des achats.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas marqué d'abord, le service général des achats. Dans les papiers qu'on a, on ne parle pas du tout du service général des achats. Normalement, c'est le ministère sectoriel qui répond aux questions concernant le service général des achats, de toute façon.

M. Paquin: On va obtenir l'information du contrôleur des assurances. On va vous la faire parvenir.

M. Garon: Comment, du contrôleur des assurances?

M. Paquin: On fait affaire avec lui, on fait notre demande au contrôleur.

M. Garon: Nous autres, on voudrait le contrôler, lui aussi.

M. Paquin: Pardon?

M. Garon: C'est pour ça qu'on pose des questions, on veut le contrôler, lui aussi. C'est l'argent du public. Alors, on voudrait savoir combien ça coûtait avant.

M. Paquin: Oui, on va vous le donner.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 77 est vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 78.

M. Garon: L'engagement 78. Bon! Un autre dépassement: 2 431 490,70 \$ pour porter le contrat à 8 681 490,70 \$. Alors, ça doit être encore de la roche, je suppose. Le contrat initial était à quel prix, avant imprévus?

M. Elkas: 5 689 000 \$.

M. Garon: 5 689 000 \$, c'est ça. Les imprévus, ça veut dire...

M. Elkas: 561 000 \$.

M. Garon: Ça veut dire que le contrat va

coûter 3 000 000 \$ de plus que prévu, alors 60 %.

M. Elkas: Alors, M. Clément...

M. Garon: Presque 60 %.

M. Elkas: Non, M. Michel Boivin.

La Présidente (Mme Bélanger): Boivin?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boivin.

M. Boivin (Michel): M. Michel Boivin.

M. Garon: Quelle était la firme qui avait fait les plans et devis?

M. Boivin: C'est Pluritec de Shawinigan, pour le compte de Transports Canada.

M. Garon: Et qui fait la surveillance?

M. Boivin: C'était Pelletier et Associés, de Longueuil.

M. Garon: Pour quel prix? Parce que c'est toujours le même devis, c'est vous autres qui payez la surveillance et c'est le fédéral qui paye les plans et devis?

M. Boivin: Oui, monsieur.

M. Garon: Alors, qui payait la surveillance, quel était le prix de la surveillance?

M. Boivin: C'est 655 000 \$, le mandat original.

M. Garon: Et combien ça va coûter?

M. Boivin: Ça va se terminer à 750 000 \$, un dépassement de 95 000 \$ pour la surveillance.

M. Garon: Et quelle était la raison du dépassement?

M. Boivin: D'abord, il y a eu des travaux... Vous voulez dire le dépassement dans les travaux ou le dépassement dans les honoraires?

M. Garon: Non, non, les raisons du dépassement.

M. Boivin: De quel dépassement vous parlez?

M. Garon: Du dépassement du contrat de 5 689 000 \$ qui va coûter 8 680 000 \$.

M. Boivin: Vous avez raison, c'est une seule

raison principale et qui est responsable à quasiment 90 % ou 95 % du dépassement, c'est qu'on a dû changer la source d'approvisionnement en matériau qui nous a servi à construire la piste.

M. Garon: Vous vous êtes encore trompés de banc d'emprunt?

M. Boivin: Non, ce n'est pas une erreur de banc d'emprunt, à ce moment-là; c'est dû à une expérience qu'on a acquise au cours de la construction des aéroports précédents, où on s'est aperçus que l'utilisation du terrain meuble, dans le cas du pergélisol, n'était pas possible pour construire l'aéroport. Et cet aéroport-là avait été spécifié avant même que la construction soit terminée dans les autres aéroports. Alors, on n'a pas pu bénéficier de l'expérience acquise dans la construction des aéroports pour l'intégrer au document d'appel d'offres. Alors, on a dû modifier le document d'appel d'offres après l'ouverture des soumissions, ce qui a amené ce dépassement-là. C'est la raison principale et majeure; ça a causé un dépassement de 2 300 000 \$, ce remplacement de source d'emprunt là. On est passé de l'emprunt granulaire à du roc de carrière...

M. Garon: Pour combien?

M. Boivin: Pour 2 300 000 \$... solution, d'ailleurs, qui a été retenue pour l'ensemble des aéroports à venir; tous les autres aéroports ont été faits à partir du roc et maintenant on n'a plus de dépassement. Ça ne veut pas dire qu'ils coûtent moins cher, ils coûtent le même prix, mais on n'a plus de dépassement, c'est-à-dire qu'on a un prix soumissionné initialement avec du roc.

M. Garon: Nous autres, on n'a pas vu encore de contrats qui n'ont pas eu de dépassement.

M. Boivin: Non, il y en a trois, M. le député, qui sont terminés sans dépassement suite à Tasiujaq, qui avaient été spécifiés avec du roc et qui n'ont pas dépassé le mandat original.

M. Garon: Quand les firmes ont été choisies pour faire les plans, est-ce qu'on a demandé à des firmes d'avoir déjà travaillé dans le Nord, dans le pergélisol?

M. Boivin: Le pergélisol. Le choix des firmes pour la conception est du ressort de Transports Canada. On n'a aucun "input" à ce choix de firmes là. Maintenant, comme il a été mentionné initialement, les firmes de génie-conseil ont aussi appris avec l'évolution du programme. C'est évident qu'au début on essayait de réaliser les travaux, là, au meilleur coût possible, de la même façon qu'on le ferait dans

le Sud, en utilisant le plus possible de matériaux meubles.

M. Garon: Sauf qu'avec le fédéral, quand on a signé les ententes pour faire les aéroports du Nord, on est le dernier, le Québec, qui en a eu, des aéroports au Nord. J'ai eu l'occasion d'aller visiter ceux du Nord, des Territoires du Nord-Ouest, d'en voir de ces aéroports-là. Je vais vous dire, il n'en manque pas d'aéroports dans le Nord. On n'invente pas le feu, on n'invente pas la roue, non plus. Les aéroports dans le Nord, le fédéral ne commence pas ça.

M. Boivin: Oul, ceux qui ont été...

M. Garon: Alors, comment se fait-il qu'une firme qui vient faire ça ne connaît pas..

M. Boivin: Ceux que vous avez vus...

M. Garon: ... le pergélisol, se trompe sur les matériaux, alors que, je vais vous dire, je serais curieux de voir la liste des aéroports nordiques, il y en a partout faits par le...

M. Boivin: Oui, ceux que vous avez vus, M. le député, sont des aéroports qui ont été conçus par Transports Canada, mais pas par le personnel de Transports Canada, Montréal, qui était impliqué et pas par des firmes de génie-conseil du Québec. Ici, au Québec, l'expertise dans la conception des aéroports nordiques - d'ailleurs, il y en a qui apprennent encore - elle était minime. Puis on a appris à mesure que le programme a évolué.

M. Garon: Mais, ils ne leur ont pas demandé comment ils faisaient ailleurs dans le Nord. On a dit: On recommence à zéro, comme si c'était le premier aéroport au monde qui se faisait dans le Nord. C'est ça que vous me dites, là.

M. Boivin: Ce n'est pas le premier aéroport qui se faisait dans le monde, vous avez raison.

M. Garon: Dans le Nord.

M. Boivin: Au Nord, non, vous avez raison.

M. Garon: Ils n'ont pas eu l'idée d'aller voir comment ils avaient fait ça ailleurs, dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Boivin: Bon. C'est évident que Transports Canada se sont aperçus aussi, que le design n'était pas adéquat. Et eux aussi, d'ailleurs, paient la facture. Ils en paient 60 % de ces 2 300 000 \$.

M. Garon: Mais moi, ce qui m'intéresse, ce sont les 40 % des fonds québécois; notre job,

c'est de surveiller ça, comme commission.

M. Boivin: Oui.

M. Garon: Là, les gens se pratiquent à faire des aéroports alors qu'il y en a eu un grand nombre dans le Nord. On ne va pas voir ce qui se fait ailleurs. On ne s'intéresse pas à ça et on fait comme si on commençait à zéro. Il y a quelque chose qui ne va pas là.

M. Elkas: M. Tremblay va ajouter à la réponse.

M. Tremblay (Clément): On ne se pratique pas à faire des aéroports dans le Nord, présentement, M. le député. C'est qu'on est pris avec un paquet de contraintes quand on veut choisir le site pour construire un aéroport dans le Nord. On a, d'un côté, des **Inuit** qui nous demandent d'avoir ça dans le village, collé à côté d'eux autres. On a les gens de l'aviation qui veulent être loin en arrière, sur des plaines où ça se fait bien, l'aviation et, entre les deux, il faut se trouver des sites. Quand ils travaillent dans le Nord, les constructeurs d'aéroports frappent trois difficultés majeures: la géographie, la géomorphologie, puis les problèmes de température. La géographie nous donne des petits villages encaissés dans des baies, puis, en contrefort, une petite série de montagnes qui vient mourir dans la mer. Pas moyen de faire d'aéroport là. La géomorphologie nous laisse penser que les glaciers ont travaillé avant nous autres là-bas, puis qu'ils nous ont laissé un peu de gravier, un peu de sable et beaucoup de silt qu'on ne peut pas utiliser pour construire des aéroports parce qu'il n'est pas **compactable**. La température nous a laissé l'ennemi le plus terrible là-bas, c'est le pergélisol. Là, on est pris avec ces trois **affaires-là**. Il faut composer avec ça.

M. Garon: Est-ce que ces trois variables-là...

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: ...existent dans les territoires du Nord où il y a des aéroports ailleurs au Canada?

M. Tremblay (Clément): Partout au nord du 55° parallèle à peu près, on a ces variables-là.

M. Garon: Alors, on ne commence pas à zéro?

M. Tremblay (Clément): On ne commence pas à zéro, monsieur.

M. Garon: Si vous êtes d'accord avec moi, je pense que le dernier endroit au Canada où le fédéral participe à une entente pour faire des aéroports nordiques, c'est au Québec.

M. Tremblay (Clément): Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous sur ça parce qu'ils sont en train de faire un programme beaucoup moins riche dans le Labrador que celui qu'ils sont en train de faire chez nous.

M. Garon: Oui. Mais à part le Labrador, je pense qu'ils sont faits partout ailleurs.

M. Tremblay (Clément): Je n'ai pas assez d'expérience dans le reste du Canada pour dire ça.

M. Garon: Non, mais vous avez vu, je pense... Je me demande si vous n'étiez pas dans le même avion quand je les avais déjà **vus**.

M. Tremblay (Clément): Moi, je voudrais parler du Québec parce que c'est mon terrain de jeu.

M. Garon: Oui. Mais là, ils en ont fait ailleurs. On ne demande pas les contraintes...

M. Tremblay (Clément): Ailleurs, on a regardé. On a regardé ce qu'ils ont fait ailleurs aussi. Si vous saviez le paquet d'erreurs qu'ils ont faites là et les difficultés qu'ils ont à entretenir les aéroports et ce que ça coûte pour les réparer annuellement, on ne voulait pas tomber dans le même problème. Vous avez celui de Kuujuaq qui semble être beau, être gentil, tout ça. Transports Canada met 2 000 000 \$ par année pour l'entretenir, cet aéroport, pour le maintenir parce qu'il a été construit dans le pergélisol sans s'occuper du pergélisol.

M. Garon: Ça, je suis d'accord. Je comprends tout ce que vous dites là, sauf qu'il me semble que là on arrive pour faire l'aéroport à Tasi...

M. Tremblay (Clément): Tasiujaq.

M. Garon: ...Tasiujaq.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il me semble qu'on profite de l'expérience antérieure pour ne pas répéter les mêmes erreurs. Là, on me dit: Oui, mais là, la firme Pluritec, de Shawinigan, choisie par le fédéral, c'était son premier aéroport dans le Nord.

M. Tremblay (Clément): C'était une des premières fois qu'ils travaillaient dans le pergélisol.

M. Garon: Alors, est-ce qu'ils sont informés, qu'ils sont connectés avec quelqu'un qui est spécialiste du pergélisol?

M. Tremblay (Clément): Je ne voudrais pas porter de jugement sur les mandats que Transports Canada a donné à Pluritec, mais Pluritec nous est arrivée avec un dessin et le dessin disait qu'on prenait les bancs de gravier naturels qu'il y avait là-bas. Deux ans plus tard, quand est venu le temps de la campagne de construction, on a révisé notre décision, comme le disait l'ingénieur Boivin tantôt. Parce qu'on avait fait des sondages supplémentaires, on s'apercevait que le molisol était à peu près d'un mètre là-bas et que rapidement on tombait dans du sol gelé. Puis aussi, on avait l'expérience dans les autres villages où, lorsqu'on avait voulu faire des coupes dans le pergélisol, on s'était trompé et on avait eu de la difficulté. Donc, ces deux décisions-là nous ont fait changer pour du roc brisé. On a laissé tomber les millions de tonnes qu'on avait de mauvais matériel de silt qui aurait donné, de toute façon, des difficultés lors de la construction et on a passé au roc brisé, et c'est là qu'on a eu un dépassement des coûts. Par contre, on doit dire que, pour l'infrastructure elle-même, ça a été une très sage décision. On a une infrastructure qui va durer au moins 20 ans, qui est solide, selon les normes, et qui est stable. La route d'accès, la même chose.

M. Garon: Qui vous a donné les garanties sur 20 ans? Qui va payer si ça ne dure pas 20 ans?

M. Tremblay (Clément): Je n'ai pas de garantie sur 20 ans mais mon expérience de constructeur avec les gens du Nord...

M. Garon: Ce seront sans doute les contribuables.

M. Tremblay (Clément): Pardon?

M. Garon: C'est pour ça que nous autres, notre tâche, c'est justement de nous assurer de ces questions-là parce que ça va être les contribuables qui vont payer.

M. Tremblay (Clément): Certainement. Si on l'avait fait avec le mauvais terrain du début, les contribuables commenceraient à payer tout de suite, maintenant, parce qu'elle aurait coulé, la piste.

M. Garon: Bien, je ne sais pas.

M. Tremblay (Clément): En plus, vous êtes peut-être au courant aussi des difficultés qu'on a d'exploiter des carrières et des sablières dans le sable naturel lorsqu'il y a du pergélisol.

(17 h 30)

M. Garon: Moi, je ne dis pas comment faire les affaires, sauf que vous engagez des professionnels qui "chargent" le prix de gens qui

connaissent ça, j'imagine.

M. Tremblay (Clément): C'est la somme de tout ça ensemble qui fait qu'on n'a pas fait l'erreur.

M. Garon: Bien oui, mais là, ça a coûté 2 500 000 \$ de plus.

M. Tremblay (Clément): Heureux que ce soit comme ça.

M. Garon: C'est ça, la réalité.

M. Tremblay (Clément): Ça aurait coûté bien plus si on l'avait fait autrement.

M. Garon: Ah! mais... Je peux vous dire qu'on n'est pas les seuls qui se posent des questions sur des plans et devis qui...

M. Boivin: Aussi, M. le député, c'est qu'il s'agit d'un dépassement, c'est sûr, qui paraît grossier. Maintenant, il faut réaliser que si le design original avait été basé sur du roc, le prix qu'on aurait payé serait sensiblement le même. C'est ce qui s'est, d'ailleurs, reflété sur les aéroports qu'on construit maintenant. On construit la même longueur de piste à chaque endroit et on a des prix qui sont sensiblement autour de ce que ça va nous coûter à Tasiujaq, c'est-à-dire 8 600 000 \$. C'est, effectivement, le coût réel. Ce que ça va coûter aux contribuables, c'est ce que ça vaut. C'est ce que ça nous coûte, d'ailleurs, pour des appels d'offres, maintenant, pour les aéroports pour lesquels on travaille actuellement.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des avenants concernant ces dépassements-là, de même que du mémoire au Conseil du trésor pour les 2 431 000 \$ et les annexes?

M. Elkas: Oui, avec plaisir.

M. Garon: Alors, tous les documents pour justifier les dépassements depuis le début du contrat. Le contrat est-il terminé?

M. Tremblay (Clément): Oui, monsieur.

M. Garon: Il a commencé quand?

M. Boivin: Il a commencé le 30 novembre... Je m'excuse. Le début des travaux, le 1er août 1988.

M. Garon: Le 1er août 1988 et il s'est terminé...

M. Boivin: Le 30 novembre 1989.

M. Garon: O.K. Est-ce que l'échéancier a

été respecté?

M. Boivin: Oui, on a dû le décaler, mais dans l'ensemble, à partir du début des travaux jusqu'à la fin des travaux, l'échéancier a été respecté.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des primes pour finir à temps?

M. Boivin: Non, il n'y avait pas de boni pour finir avant le temps.

M. Garon: O. K. Vérifié.

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

M. Saint-Roch: Est-ce que vous pouvez nous dire à quelle date ont été faits les plans et devis versus le début des travaux?

M. Boivin: Oui. Les plans et devis ont été faits, je dirais, dans l'hiver 1985-1986.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 78 est vérifié?

M. Garon: Vous avez votre réponse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On n'était plus là.

M. Saint-Roch: Ce n'est pas ça. Mme la Présidente, je pense que mon collègue de Lévis me prête des motifs que je n'avais pas...

M. Garon: Non, je ne vous en prête pas. Continuons.

M. Saint-Roch:... parce que le but de ma question, M. le député de Lévis, était celui-ci. Suite aux commentaires aussi que M. Tremblay a faits en disant qu'on avait profité des acquis, des expériences sur la construction des aéroports... Alors, c'était juste pour mettre en perspective les plans et devis versus les travaux.

M. Garon: L'engagement 80, est-ce qu'on n'aurait pas vu ça hier, cet engagement-là, Saint-Eugène-de-Guigues?

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Garon: Ah! c'est un autre.

Une voix: Il me semble qu'on l'a fait hier.

Des voix: Non, c'est autre chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Garon: Non. O. K. Alors, c'est un contrat pour la construction... Ce n'est pas l'aéroport dans la montagne, ça? Non, ce n'est pas un dépassement, ça, c'est le contrat.

M. Elkas: C'est un nouveau contrat.

M. Garon: Non, ce n'est pas la même chose comme ça. Alors, c'est un contrat pour la construction d'une aérogare. Ah! c'est ça. Il nous disait que l'aérogare, c'était un autre contrat à part. C'est ça que nous avait dit le monsieur de l'Abitibi, hier. Est-ce que le travail est fait dans ce cas-ci?

M. Elkas: Il vient de débiter.

M. Garon: Il vient de débiter.

M. Elkas: Le 7 novembre.

M. Garon: Dernier?

M. Elkas: 1989.

M. Garon: Donc, il n'y en a pas eu pour 1 000 000 \$ de fait encore?

M. Elkas: 200 000 \$ environ.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: C'est prévu finir le 3 août 1990.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 80 est vérifié. J'appelle l'engagement 82.

M. Garon: L'engagement 82, c'est correct, ça. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 82 est vérifié. J'appelle l'engagement 83.

M. Garon: L'engagement 83, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 83 est vérifié. J'appelle l'engagement 85.

M. Garon: À l'engagement 85, vous dites: "Subvention pour la mise en place d'un service de traversier entre l'île Verte et la terre ferme, comprenant l'acquisition d'un navire et l'opération: 400 000 \$." Est-ce que c'est fait? Par la Société Inter-Rives inc., de Rivière-du-Loup.

M. Elkas: Acheté et rendu sur les lieux.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Il a été acheté, le bateau.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Combien a-t-il coûté?

M. Elkas: 240 000 \$.

M. Garon: Pour l'achat?

M. Elkas: Pour l'achat.

M. Garon: Du bateau?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Fabriqué où, le bateau?

M. Elkas: L'ancienne traverse Lotbinière-Deschambault.

M. Garon: Ah bon! Qui est abandonnée?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu. Est-ce qu'il y a eu un protocole avec la Société Inter-Rives inc.?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Oui? Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie?

M. Elkas: Oui.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 86.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86, vérifié. J'appelle l'engagement 87.

M. Garon: Attendez un peu. Transport adopté. Est-ce que l'étude est faite, est terminée, en 1986, pour le transport adapté, "aidé à la gestion et à la planification du transport adapté"?

M. Elkas: Oui, c'est terminé.

M. Garon: Est-ce que vous avez payé à 100 %?

M. Elkas: On va vérifier, M. le député. Je ne suis pas sûr.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude également?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 87, vérifié. J'appelle l'engagement 96.

M. Garon: L'engagement 86.

La Présidente (Mme Bélanger): 96.

M. Garon: C'est l'engagement 86 qu'on vient de faire.

Une voix: 87.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais non, c'est l'engagement 87.

M. Garon: Non, non, c'est l'engagement 86 que je viens de faire.

M. Elkas: On est rendu à l'engagement 87.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): C'était l'engagement 87.

M. Garon: Non, ce dont je viens de parler, c'est de la Corporation intermunicipale...

Une voix: C'était l'engagement 86, ça.

M. Garon: ...de transport des Forges, pour le transport adapté.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! C'est parce que vous avez dit que c'était vérifié.

M. Garon: Non, je suis revenu à l'engagement 86, j'ai demandé si c'était le transport adapté, je suis revenu là-dessus. Ce que je viens de demander, c'est pour l'engagement 86, sur le transport adapté. C'est ça qu'ils ont compris, d'ailleurs.

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

M. Garon: L'engagement 87. Est-ce qu'il y a un protocole d'entente avec l'Association québécoise des transporteurs aériens pour la subvention de 300 000 \$ à raison de 100 000 \$ par année?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que je peux avoir une copie, s'il vous plaît?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 87, vérifié. J'appelle l'engagement 96.

M. Garon: L'engagement 96, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 96, vérifié. Alors, la liste d'octobre 1989 et les engagements de septembre 1989 sont vérifiés sous réserve de l'obtention des réponses aux questions écrites. J'appelle la liste de novembre 1989.

Novembre

M. Garon: Ils sont subdivisés en deux séries, hein? Une étude de capacité du réseau de télécommunication. Est-ce que je pourrais avoir les noms des membres du comité qui a choisi la firme, le groupe LGS inc.. de Sainte-Foy?

M. Elkas: Benoît Ringuette, chef du service de l'exploitation; Marcel Bergeron, chef du service de la réalisation technique; Gérard Brichau, chef du service de l'approvisionnement.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1, vérifié. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: L'engagement 2, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 3.

M. Garon: L'engagement 3, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4, vérifié. J'appelle l'engagement 5.

M. Garon: L'engagement 5, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 5, vérifié. J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: L'engagement 6. Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous dites "autres soumissionnaires: Av-tech inc, 7950 \$, corrigée

à 23 450 \$"? C'est corrigé quand, avant ou après? Je ne comprends pas le "corrigée", puis l'autre après ça, "corrigée" aussi. Non. Pardon, première année du contrat.

M. Elkas: À l'ouverture, c'était 7950 \$. Après vérification, il a maintenu la plus basse...

M. Garon: Non, mais il avait changé. C'est marqué qu'il avait corrigé à 23 450 \$.

M. Elkas: Il est passé de 7950 \$ à 23 450 \$.

M. Garon: Avant ou après l'ouverture des soumissions?

M. Elkas: Après. 23 450 \$

M. Garon: Oui, mais depuis quand les gens corrigent? C'est quoi, cette affaire-là, les gens qui changent leur prix après l'ouverture des soumissions?

M. Elkas: C'est après vérification seulement. Pas lui.

M. Bard (Jean-Marc): Les extensions de chiffres, les vérifications de chiffres, les vérifications de totaux, etc., les multiplications ont fait que, quand il a entré sa soumission à 7950 \$, après vérification de la soumission entrée, ça se chiffrait à 23 450 \$, puis H demeurait encore le plus bas de toutes les soumissions entrées.

M. Garon: Ah! je comprends, c'est lui qui a eu le contrat, oui.

M. Bard: Oui, c'est lui qui l'a eu.

M. Garon: C'est par année?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ah! Puis le 1989-1990, c'est une partie d'année, je suppose?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça ne commence pas. Après ça, c'est chacune des années.

M. Elkas: C'est ça.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6, vérifié. J'appelle l'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7, vérifié. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: L'engagement 8 est également vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8, vérifié. J'appelle l'engagement 9.

M. Garon: L'engagement 9, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): La liste de novembre 1989 est vérifiée.

M. Garon: Là, on revient à...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons aux engagements qui avaient été suspendus hier, soit les engagements 23 et 25 de la liste de février.

Février (suite)

M. Garon: Alors, les engagements 23 et 25 de février concernaient la même affaire. C'est IBM qui a changé son prix après la date de fermeture, de 20 058 \$, et le contrat est allé à Centre d'affaires Crowntek, à 26 712 \$, pour de l'équipement IBM.

M. Elkas: Je vais donner la parole à Paul-René Roy.
(17h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Roy.

M. Roy (Paul-René): Il y avait cinq engagements qui concernaient l'achat d'équipement informatique. Il y en avait deux au mois de janvier, les engagements 23 et 25, et il y en avait trois au mois de mars 1989, les engagements 40, 41, 43. Dans les cinq cas, ce sont les dix mêmes firmes qui ont été invitées, dont IBM Canada. IBM Canada n'a pas soumissionné sur les engagements 40, 41 et 43. Dans les deux premiers cas du mois de janvier, les engagements 23 et 25, IBM Canada avait soumissionné, sauf qu'après l'entrée des soumissions IBM Canada a écrit une lettre au ministère des Approvisionnement et Services lui indiquant que les prix qui avaient été soumissionnés n'étaient pas pour le bon appareil et que le montant qui aurait dû être soumissionné était supérieur à celui qui avait été indiqué lors de l'ouverture des soumissions. À ce moment-là, ce n'est pas une question de non-conformité d'IBM; c'est tout simplement comme si IBM, sa soumission était retirée.

Dans les cas d'appels d'offres sur invitation, en bas de 100 000 \$, la Direction générale des approvisionnements du ministère des Approvisionnement et Services n'exige pas de cautionnement de soumission. Quand un soumissionnaire retire sa soumission, on n'a rien pour revenir contre lui. Quand il y a un cautionnement de soumission, on peut toujours saisir son cautionnement s'il retire sa soumission, mais, dans ces

cas-là, il n'y a pas de cautionnement de soumission. Alors, c'est ce qui fait que le contrat a été donné au deuxième plus bas soumissionnaire conforme qui, automatiquement, devenait le plus bas soumissionnaire conforme, la soumission d'IBM ayant été retirée. Et, dans les trois autres cas, IBM a été invitée, mais n'a pas soumissionné.

M. Garon: Est-ce que le Centre d'affaires Crowntek est un...

M. Roy: C'est un distributeur d'IBM.

M. Garon: Exclusif?

M. Roy: Je ne sais pas s'il ne distribue que de l'IBM, là, mais c'est un distributeur IBM. Les neuf autres qui avaient été invités, d'ailleurs, avec IBM étaient des distributeurs IBM.

M. Garon: La question que je voulais vous poser, c'était sur le dépôt de cautionnement, mais il n'y en a pas.

M. Roy: Il n'y en pas. En bas de 100 000 \$, le ministère des Approvisionnement et Services juge que les montants ne sont pas assez élevés pour exiger des cautionnements de soumission.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de la lettre qu'IBM a envoyée?

M. Roy: On peut la déposer. On l'a ici.

M. Garon: Pardon?

M. Roy: On peut la déposer. On l'a ici.

M. Garon: S'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça concerne les engagements 23 et 25, M. le député?

M. Garon: Oui, c'est la lettre concernant toutes les soumissions dont on parle à 40 et les autres également.

La Présidente (Mme Bélanger): O. K. Alors, les engagements 23 et 25 sont vérifiés. J'appelle l'engagement 19 de la liste de mars.

M. Elkas: Mme la Présidente, il y a les engagements 40, 41.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, les engagements qui étaient suspendus, c'étaient juste les engagements 23 et 25.

M. Elkas: Les engagements 40, 41 et 43.

M. Garon: Ils n'étaient pas suspendus, eux

autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils n'étaient pas suspendus, ceux-là.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: On était conscients de ça, mais c'était cette question-là qu'on voulait soulever.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements 23 et 25 sont vérifiés, ils avaient été suspendus. Là, j'ai la liste de mars, l'engagement 19 seulement.

Mars (suite)

M. Garon: Ah oui! C'était les Bateaux Denis Servant, là. Comment se fait-il que Denis Servant était non conforme parce qu'il ne respectait pas les exigences de qualification pour la soumission sur un bateau pour le transport de passagers et de marchandises entre Chevery, Harrington Harbour et Aymer Sound?

M. Elkas: Je dépose le rapport du ministère des Approvisionnements et Services, tel que demandé.

M. Garon: À quel sujet?

M. Bard: Soumission publique (8261) pour la construction d'un bac pour le transport de passagers.

M. Garon: Dans laquelle il écarte Denis Servant et les Chantiers maritimes de Paspébiac (1985)?

M. Bard: C'est ça.

M. Garon: Il donne les raisons?

M. Bard: C'est ça.

M. Garon: C'est Approvisionnement et Services qui est allé en appel d'offres pour vous autres là-dessus?

M. Bard: Oui, toujours.

M. Garon: Ah! bon. O.K., merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour mars...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'engagement 19. Alors, là, c'est l'engagement 40 dans la liste d'avril. C'est le même problème qu'IBM.

M. Elkas: C'est répondu, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était dans les engagements d'avril, on y a répondu.

M. Elkas: C'est relié à IBM, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la même question que pour les engagements 23 et 25.

M. Garon: Vous avez raison.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, revérifiés.

M. Garon: Les engagements 40, 41.

M. Elkas: Et l'engagement 43.

M. Garon: L'engagement 43 également. Oui, vous avez raison. Ensuite?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y en a pas d'autres. Les engagements qui avaient été suspendus hier sont vérifiés.

Partage des responsabilités entre les deux ministres

M. Garon: J'aimerais, Mme la Présidente, puisqu'on a encore dix minutes, poser une question au ministre et je la pose, puis je ne connais pas la réponse d'avance. Je ne veux pas que vous pensiez que je veux vous embêter, là; c'est pour le fonctionnement de la commission dans l'avenir. Je sais que vous avez deux ministres, puis le gouvernement a le droit de faire ça, puis il a le droit d'avoir des ministres délégués, je ne questionne rien de ça. C'est uniquement pour savoir le fonctionnement; on a posé des questions à M. Vallières, on en a posé à vous et vous avez une juridiction un peu partagée concernant le plan de Montréal.

M. Elkas: Je vous ai répondu hier que...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas...

M. Elkas: ...l'entente qu'on a...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...c'est que je suis responsable de la planification et de l'orientation du transport dans la région de Montréal, puis lui, il est responsable du réseau routier et de l'exécution des travaux dans le même endroit. Alors, c'est pour ça qu'il a répondu aux questions que vous avez posées.

M. Garon: Oui. Mais, quand on va arriver

aux crédits, par exemple...

M. Elkas: Aux quoi?

M. Garon: Aux crédits, où il va y avoir pas mal de crédits additionnels, dans certains cas, ça va poser des problèmes. C'est pour ça que je vous pose la question. Je ne la pose pas pour vous embêter, là, mais pour que M. Vallières ne me renvoie pas à vous et que vous, vous me renvoyiez à M. Vallières.

M. Elkas: Ça va me faire plaisir d'y répondre lorsqu'on aura la réponse.

M. Garon: Parfois, quand on parle d'une question, ça a des conséquences sur tout le budget, en fonction d'engagements financiers ou du budget total. Ou encore, si, à un moment donné, il y a tel dépassement, que vous avez tel budget et qu'on vous dit: Arrangez-vous à l'intérieur de votre budget et que tous les deux, vous travaillez sur le même budget, qui va être responsable, au fond, de ça? Parce que vous ne pouvez pas faire une planification de travaux sans qu'il y ait des budgets qui aillent avec ça, puis quelqu'un qui administre la construction de routes comme telle, il ne peut pas en construire au-delà de ses budgets. Alors, c'est pour ça que je vous demande comment ça va fonctionner, dans l'avenir, concernant ces questions-là et aussi pour celles qu'on a passées jusqu'à maintenant, où on a posé des questions, là.

M. Elkas: Moi, je ne vois aucun problème, vu que j'ai une connaissance de la région de Montréal, à planifier, à assurer d'une bonne orientation et à mandater un ministre délégué pour s'assurer de l'exécution des travaux. Je vais faire les suivis avec lui pour m'assurer qu'on va rencontrer nos objectifs.

M. Garon: Bon!

M. Elkas: Je n'ai pas de problème avec ça, moi.

M. Garon: O.K. Le Vérificateur général a fait des rapports, des remarques concernant l'administration du ministère des Transports.

M. Elkas: On est de grands garçons, M. le député, on va accepter...

M. Garon: Oui, mais qui...

M. Elkas: ...les responsabilités ensemble.

M. Garon: Oui, mais moi, je ne veux pas poser une question à l'un ou à l'autre et qu'on me dise: C'est l'autre. De fait, là, quand le Vérificateur général parle du contrôle des coûts, puis qu'il a été fouiller dans le ministère, qu'il

s'est posé des questions et qu'il a fait des remarques, principalement concernant... Quand il dit, par exemple, dans son rapport: À partir des données apparaissant au budget du ministère, nous avons déterminé que, pour chaque dollar de préparation et de surveillance, le ministère avait réalisé des travaux en 1982-1983 pour 3,62 \$, mais seulement pour 2,83 \$ en 1986-1987, soit une diminution de rendement de 22 %. Sans être tout à fait précis, ces indicateurs illustrent la nécessité, pour le ministère, de se doter d'un système d'information qui lui permettrait d'évaluer sa performance dans la gestion des projets.

Bon, bien, qui est responsable? Vous ou M. Vallières?

M. Elkas: Vous avez pris connaissance, M. le député, qu'on a seulement un sous-ministre; alors, il me semble que la gestion peut se faire assez facilement, tous les deux travaillant avec ce seul sous-ministre, qui est responsable pour l'ensemble de ce que vous avez pondu.

M. Garon: Le sous-ministre responsable, je comprends, mais je voudrais savoir le ministre responsable.

M. Elkas: Ah, bien là, le ministre en titre, c'est moi. J'accepte mes responsabilités, mais, si vous avez une question spécifique, on va vous aider à la diriger à la personne à qui vous devez vous adresser. Ça finit là.

M. Garon: Concernant les dépassements de coûts à Montréal, qui va s'en occuper?

M. Elkas: Votre question? Excusez, j'étais préoccupé avec un autre.

M. Garon: Concernant les dépassements de coûts dans les travaux à Montréal...

M. Elkas: M. Vallières.

M. Garon: ...les 70 000 000 \$ additionnels dont on a parlé... Parce que nous autres, on en a indiqué seulement une partie, là. On n'a pas compté les imprévus. On s'est rendu compte, en cours de route... Même quand on a dit qu'il y avait eu des dépassements de temps, on n'a pas exagéré, on n'a pas compté les imprévus. Ça veut dire qu'il faut sans doute les augmenter considérablement, les dépassements de coûts. On va faire notre travail après la commission parlementaire, on va continuer à fouiller ça. J'aimerais savoir...

M. Elkas: Dans ce cas-ci, on a mandaté M. Vallières, le ministre délégué, pour répondre à ces questions parce que c'est lui qui avait fait les vérifications de ces dossiers.

M. Garon: C'est vous qui l'avez mandaté?

M. Elkas: Après entente, oui. On s'est entendus. Il n'y a rien de mal dans ça.

M. Garon: Vous dites que vous l'avez mandaté...

M. Elkas: Le ministre délégué, il me semble que ça répond à tout.

M. Garon: Non, non, il est le ministre responsable du budget. Vous dites que vous l'avez mandaté. Vous lui avez donné un mandat de regarder ça?

M. Elkas: On s'est entendus. Oui.

M. Garon: Il doit vous faire rapport à vous?

M. Elkas: Pas nécessairement, non. On partage les responsabilités. On l'a fait à date, ça va très, très bien.

M. Garon: Oui, mais il y a un seul budget, là. Il y a deux ministres et un budget.

M. Elkas: Comme je l'ai mentionné, moi, je suis responsable de l'orientation et de la planification. C'est sur ça que je me suis...

M. Garon: Ce n'est pas clair. Il y a un seul budget. Voyez-vous, c'est comme un homme et une femme puis un compte en banque.

M. Elkas: Ça arrive.

M. Garon: Ça dépend du mandat. S'il y en a rien qu'un qui va dans le compte, c'est évident qu'il y a un meilleur contrôle que s'ils y vont tous les deux.

M. Elkas: On y va tous les deux, sur différents aspects.

M. Garon: Comment ça va marcher, dans ce cas-là? Les fonctions ne sont pas assez précises, actuellement. Vous dites, d'ailleurs, que vous avez fait des ententes entre vous.

M. Elkas: Pour moi, elles sont très précises. J'arrive puis je les trouve très, très précises. Vous cherchez à poser une question à quelqu'un, demandez-y. Si ce n'est pas lui, on va vous diriger à l'autre ministre.

M. Garon: Bien, regardez, là. Je vais vous donner un exemple. Quand on fait des travaux, vous avez les plans et devis, celui qui l'exécute, votre sous-ministre, et la surveillance. Vous dites: C'est moi qui fais le plan, dans votre cas. Mais qui surveille l'application du plan?

M. Elkas: C'est le sous-ministre. Si vous regardez les élus...

M. Garon: Non, non, mais vous dites que vous êtes responsable du plan.

M. Elkas: Oui, ensemble, le ministre et le ministre délégué, dans la région de Montréal, on va s'assurer des suivis et de l'exécution de ces travaux.

M. Garon: Je pense qu'il doit y avoir un départage entre les deux ministres qui est plus précis que ça; autrement, il va falloir, à toutes fins pratiques, qu'ils soient tous les deux ensemble lorsqu'on va faire les engagements financiers du ministère des Transports. Pour le plan de Montréal, vous dites: moi, je suis responsable de la planification.

M. Elkas: Et de l'orientation. Vous savez, comme moi, que c'est non seulement le routier, mais ça comprend aussi le transport des personnes et des marchandises.

M. Garon: Ça comprend le routier.

M. Elkas: C'est gros. Les trois vont ensemble, mais lui est responsable de l'exécution des travaux.

M. Garon: Pour l'exécution en fonction de vos plans, de vos orientations puis de vos montants d'argent, s'il y a des dépassements de 30 % puis 40 %.

M. Elkas: Ensemble on va y répondre, comme on l'a fait à date.

M. Garon: ...qu'est-ce qui va arriver?

M. Elkas: S'il y en a, ensemble on va y répondre. Je n'ai aucun problème avec ça. Mme la Présidente, il est 6 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements a terminé les engagements pour les mois de décembre 1988 à novembre 1989 inclusivement. La commission ajourne ses travaux à 10 heures, demain matin.

(Fin de la séance à 18 heures)