



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le mercredi 30 mai 1990 — No 28

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Yvon Vallières	CAE-1347
M. Jean Garon	CAE-1349
M. Yvon Vallières (réplique)	CAE-1353
Construction et conservation du réseau routier	CAE-1355
Autoroute de la Beauce	CAE-1385
Boulevard Métropolitain de Montréal	CAE-1362
Béton polymère	CAE-1362
Dépassements des contrats	CAE-1363
Thermographie	CAE-1368
Entretien des ponts	CAE-1374
Qualité de la construction	CAE-1375
Réfection du réseau routier en région	CAE-1376
Rôle des municipalités	CAE-1377
Ugnosulfonates	CAE-1378
Publicité le long des routes	CAE-1379
Conservation des infrastructures routières de transport	CAE-1383
Parachèvement du réseau routier de l'Outaouais	CAE-1385
Routes non asphaltées de l' Abitibi-Témiscamingue	CAE-1391
Voirie rurale	CAE-1395
Amélioration de la route des Laurentides	CAE-1399

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
Mme Christiana Pelchat, présidente suppléante
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Robert Thérien
M. Robert LeSage
M. **Cosmo** Maciocia
M. François Gendron
M. Francis Dufour
M. **Ghislain** Maltais

* M. Yvon Demers, ministère des Transports
* M. Roger Fortin, Idem
* M. Michel Boivin, Idem
* M. Jean-Marc Bard, 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
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E5 tél. 418-643-2764

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 30 mai 1990

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures quarante et une minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements commence ses travaux. Le mandat de la commission, pour cette séance, est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, programmes 3 et 4, pour l'année financière 1990-1991. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Non, Mme la Présidente, il n'y a pas de remplacement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Yvon Vallières

M. Vallières: Oui, Mme la Présidente, assurément. D'abord, je voudrais souhaiter une bonne séance de travail à mes collègues, qui sont autour de cette table, évidemment les inviter à procéder à tout le questionnement requis et les convier également à un exercice des plus démocratiques et des plus intéressants à partir du moment où on en fait un lieu privilégié de questionnement sur les différentes actions du ministère des Transports, en particulier, le volet du réseau routier.

En fait, nous sommes réunis aujourd'hui, ici, pour l'étude des crédits du ministère des Transports, volet réseau routier. Ces crédits nous ont été déposés récemment par le président du Conseil du trésor. Face à l'état du réseau routier québécois, vous comprendrez, Mme la Présidente, que le ministère des Transports a dû procéder à un important exercice de réflexion. Cet exercice déterminant nous a permis d'établir les grandes orientations du ministère des Transports en ce qui concerne la restauration des routes au Québec.

Pour ce faire, nous avons dû prendre en considération, premièrement, l'état du réseau routier, deuxièmement, le degré d'urgence d'agir et, finalement, les disponibilités budgétaires. Dans toutes les régions des besoins nombreux, touchant autant au développement, à l'amélioration qu'à la réfection du réseau, ont été identifiés et exprimés. Bien que légitimes et bien fondés, ces besoins ne peuvent pas tous être comblés. Des choix sont et seront nécessaires.

L'état du réseau et le retard à y investir accumulé au cours des années passées rendaient

nécessaire la mise en place de tout un ensemble de mesures regroupées dans un plan d'action précis centré autour d'objectifs réels. Compte tenu de l'état des infrastructures routières existantes et de la nécessité d'entreprendre dès maintenant un rattrapage en vue de la conservation et de la rénovation autant des chaussées que des structures, le ministère des Transports a retenu plusieurs orientations stratégiques.

Comme je l'ai toujours indiqué depuis ma nomination au ministère des Transports du Québec, nous devons accorder la priorité à la conservation et à la rénovation des infrastructures routières existantes, de même qu'à toutes les interventions requises aux fins de la sécurité routière. Nous devons également privilégier l'amélioration des principaux axes interrégionaux et régionaux, incluant les autoroutes, les routes principales et les routes régionales les plus importantes sur le plan du développement économique.

Je suis persuadé, Mme la Présidente, que le député de Lévis joindra ses efforts aux nôtres afin d'atteindre ces objectifs, bien que, quelquefois, le critique de l'Opposition contribue à rendre la situation aussi agréable qu'un traitement de canal. Enfin, Mme la Présidente, nous avons également décidé de retenir les projets de développement du réseau routier nécessaire pour soutenir et développer l'activité économique.

Par ailleurs, nous avons établi trois programmes visant l'atteinte, au cours de la période 1990-1995, donc en cinq ans, d'objectifs définis, dans les domaines de la rénovation et de la conservation des chaussées, de la rénovation et de la conservation des structures et, finalement, dans le domaine de la sécurité routière.

Les crédits accordés au ministère des Transports, pour l'exercice financier 1990-1991, nous permettent de nous attaquer à cette lourde tâche dès cette année, contrairement à ce que peut prétendre l'Opposition. Il y a trois semaines seulement, nous présentions, en conférence de presse, un plan d'action quinquennal pour le volet réseau routier. Jamais de pareilles dispositions n'ont été prises au ministère des Transports. Ce plan quinquennal nous permettra d'agir de façon significative et responsable sur nos routes, et ce, je le répète, Mme la Présidente, dès cette année.

Ce plan d'action quinquennal se veut un exercice sans précédent de planification au ministère des Transports. Pour les cinq prochaines années, nous avons la possibilité, grâce aux mesures annoncées par le ministre des Finances le 26 avril dernier, de planifier notre intervention avec comme objectif ultime la restauration de notre réseau routier. Ce n'est pas là une

mince tâche. D'ailleurs, Mme la Présidente, le **plan** d'action du ministère des Transports du Québec s'inspire de la gestion rigoureuse des deniers publics qui caractérise bien notre administration depuis notre arrivée au pouvoir. Je ne crois pas qu'on puisse nous tenir rigueur d'avoir considérablement réduit le déficit accumulé par l'ancien gouvernement tout en maintenant les services adéquats pour la population québécoise. Nous avons maintenant à notre disposition 1 700 000 000 \$ ajoutés à nos budgets de base pour les cinq prochaines années. Garant de ces disponibilités financières, notre intervention sur le réseau routier québécois est donc ciblée vers trois objectifs: les chaussées, les structures et la sécurité routière.

En ce qui concerne le premier point, nous sommes bien conscients que le réseau routier québécois a connu au cours des années passées une dégradation évidente de la qualité de ses chaussées. Plusieurs facteurs expliquent cette situation: le vieillissement normal des chaussées, l'augmentation des volumes de circulation et le dépassement des charges autorisées. Il faut comprendre que cette situation n'est pas unique au Québec, mais se retrouve autant dans les autres provinces canadiennes que dans les États américains. Une étude réalisée en 1987 par l'Association des routes et des transports du Canada concluait que les gouvernements provinciaux devraient accroître de 37 % les sommes qu'ils consacrent à la conservation des infrastructures routières.

Pour la conservation et la rénovation des chaussées, le ministère des Transports du Québec investira 750 000 000 \$ d'ici 1995. À partir des données objectives recueillies sur l'ensemble du réseau numéroté du Québec, le ministère des Transports a établi une stratégie visant à intervenir et à rattraper le retard en matière de conservation des chaussées et à augmenter de façon significative le pourcentage du réseau conforme aux critères retenus. Les crédits mis à notre disposition pour l'année 1990-1991 nous permettent d'entreprendre notre programme d'intervention sur le réseau routier. Il s'agit là de différents types d'interventions selon le degré de dégradation de la route et les causes de cette dégradation. Cela comprend, entre autres, la pose d'un nouveau revêtement bitumineux, soit la couche d'usure, ou le renforcement de la chaussée combiné à la pose d'un nouveau revêtement. Dans les cas de détérioration plus prononcée, des reconstructions complètes doivent être envisagées.

Notre deuxième objectif est de rénover et de conserver nos structures. Encore une fois, il faut souligner, Mme la Présidente, que les crédits mis à notre disposition nous permettent de commencer notre action dès la présente année. Nous avons au Québec quelques 8500 ponts et viaducs sur notre réseau routier. Ces ponts ont été conçus, je le répète, pour porter les charge-

ments courants à l'époque de leur construction. Plus de 3000 de ces structures ont été construites il y a plus de 35 ans et ont été conçues pour des charges largement inférieures aux normes de conception actuelles.

Mme la Présidente, nous retrouvons également cette situation en **Ontario** et dans les États américains. Cette situation est préoccupante dans un contexte où le réseau routier est de plus en plus sollicité par un nombre important de camions capables de transporter des charges toujours croissantes. Nous avons donc mis en place un programme d'action afin d'éviter que ne se multiplient les mesures de restriction de charge ou la fermeture de certains ponts. Ce programme est complexe et nous permettra d'améliorer sensiblement la situation avec un programme accru d'inspection, des cours et des stages de formation du personnel et des ressources matérielles supplémentaires, des méthodes de calcul et des techniques ultramodernes, de l'affichage, du renforcement de structures et l'émission de permis, un service d'escortes et d'itinéraires. Enfin, comme vous pouvez le constater, Mme la Présidente, nous ne lésinons pas devant les mesures et les moyens à prendre au niveau de nos structures. Au terme de ce programme, la capacité portante de tous les ponts aura, au besoin, été augmentée de façon à permettre sur l'ensemble du réseau la circulation de véhicules sans restriction de charges au-delà de celles normalement permises.

Pour le programme de renforcement des ponts et viaducs du réseau routier québécois, c'est 135 000 000 \$ que le ministère des Transports compte investir. De plus, ce programme de renforcement sera combiné à un programme de rénovation des structures afin de pallier, non plus à leur manque de **capacité** portante, mais à la dégradation de certaines de leurs composantes. C'est 150 000 000 \$ que le ministère entend consacrer à ce programme de rénovation et d'entretien majeur. Vous aurez fait le calcul, Mme la Présidente, et vous obtiendrez un grand total de 285 000 000 \$ pour un programme d'intervention, encore une fois, sans précédent au Québec. Toutes ces interventions ont pour but d'améliorer la qualité de notre réseau routier et par le fait même d'augmenter la sécurité de nos routes. Il s'agit là d'ailleurs d'une préoccupation de premier plan au ministère des Transports.

Les crédits accordés au volet réseau routier du ministère des Transports du Québec, permettent également d'améliorer considérablement la sécurité routière. Chaque projet de construction et d'amélioration d'un tronçon routier est étudié et conçu en considérant l'aspect de la sécurité routière et en intégrant tous les éléments de sécurité qui peuvent s'avérer nécessaires. Une haute priorité est d'ailleurs accordée aux projets qui visent spécifiquement la correction des sites jugés potentiellement dangereux, plus communément appelés "points noirs". En ce sens, le

ministère des Transports accentuera son action pour l'amélioration de la sécurité routière. Un programme d'intervention visera spécifiquement certains équipements directement liés à la sécurité du réseau, tels les glissières de sécurité, la signalisation, le marquage des chaussées et les délinéateurs. Les projets de construction qui contribuent de façon significative à l'amélioration de la sécurité routière seront également privilégiés.

Je parlais un peu plus haut de corrections à apporter à des sites jugés potentiellement dangereux. Ces endroits se retrouvent souvent à des carrefours, dans des courbes, aux approches des ponts, sur des voies de sortie d'autoroute et sur certaines sections de route. Notre programme de correction de ces sites prévoit l'identification systématique de ces endroits et leur analyse ainsi que l'identification et la mise en place des correctifs appropriés.

Pour tous ces programmes concernant l'amélioration de la sécurité routière, c'est 330 000 000 \$, qui seront requis. Un autre montant de 330 000 000 \$ sera finalement attribué à divers projets de construction de nouvelles routes. Il ne faut pas l'oublier, Mme la Présidente, et vous pourriez largement en témoigner, toutes ces sommes qui représentent un grand total de 1 695 000 000 \$ s'ajoutent au budget de base des programmes routiers du ministère des Transports.

Dans un autre ordre d'idées, il m'est arrivé à quelques reprises, en Chambre, d'indiquer - au député de Lévis, en particulier - que, de plus en plus, les contrôles de qualité sont omniprésents au ministère des Transports. Il ne s'agit pas là d'une affirmation gratuite: la recherche de la qualité est un objectif de premier plan au ministère des Transports. C'est ce qui nous permet de mieux performer avec les crédits mis à notre disposition. D'ailleurs, pour atteindre cette qualité optimale, nous venons de mettre sur pied un comité ministériel qui a la tâche d'implanter au ministère un système de gestion intégral de la qualité. Par son approche rigoureuse, ce système nous permettra d'identifier nos besoins, de connaître nos forces et nos faiblesses et, enfin, d'établir nos objectifs et nos priorités. Nous sommes d'ailleurs à sensibiliser présentement tout le personnel de notre ministère à cette gestion intégrale de la qualité. À cet égard, notre action peut se résumer par l'amélioration de la qualité partout, par tous et en tout temps. "S'élever par la qualité" est notre devise: elle démontre clairement la volonté du ministère des Transports de mieux répondre aux besoins de sa clientèle, la population du Québec.

Pour les bénéficiaires de tous les membres de cette commission, je peux vous expliquer que, pour nous, "s'élever" signifie s'améliorer, devenir plus ouvert, plus responsable, plus fier de ce que l'on fait. Cela veut également dire soigner son image, s'entraider, se compléter les uns les

autres et enfin donner son meilleur en tout temps. D'autre part, la qualité, c'est une philosophie de vie, de gestion, une nouvelle culture que notre ministère adopte à l'aube de cette décennie. En fait, la qualité, c'est beaucoup de choses: c'est ce qui nous permet d'améliorer notre gestion, de nous doter d'équipes de travail compétentes et dynamiques, de donner un sens à notre travail, d'améliorer nos méthodes de fonctionnement et finalement de créer un climat harmonieux dans lequel il est agréable de travailler. Dans cette optique, le comité ministériel de la gestion intégrale de la qualité a mis sur pied un programme de formation et une stratégie d'implantation de la qualité au ministère des Transports du Québec, qui comprend, entre autres, l'initiation des cadres à la notion de qualité, la sensibilisation du personnel du ministère à la qualité, la mobilisation des cadres vers la qualité totale, et l'implantation progressive de la qualité dans les activités du ministère.

Par ailleurs, tout en gardant cette philosophie de la qualité à l'esprit, un comité ministériel revêt présentement les normes techniques de conception routière au ministère des Transports. Ce comité a pour mandat de coordonner et de superviser l'élaboration et la révision des normes techniques dans le domaine de la construction et de l'entretien routier au ministère. Ce mandat de coordination et de supervision s'étendra au cahier des normes, aux divers guides ainsi qu'au cahier de charges et devis généraux. Il fait partie de son mandat également d'assurer la concordance entre les différents cahiers et guides de normes du ministère, d'approuver toute nouvelle norme ou modification proposée au sein du ministère, et d'assurer et de maintenir la cohérence des normes avec les règles et pratiques de la construction et de l'entretien. Ce comité a d'ailleurs formé des tables chargées d'étudier les normes de conception routière, de construction des ouvrages d'art, des abords de route, des matériaux et des matériels. Dans l'avenir, d'autres tables seront constituées selon les besoins.

Comme vous pouvez le constater après ce court exposé, Mme la Présidente, les crédits alloués au volet réseau routier du ministère des Transports sont bien administrés et contribuent à atteindre nos objectifs de conservation et de restauration de nos infrastructures routières. Je veux vous remercier, Mme la Présidente, et vous indiquer que je serai prêt à procéder après l'intervention du député de Lévis.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, quand j'ai écouté le discours du ministre, j'ai eu l'impres-

sion d'assister à une séance d'exorcisme: en parlant de la qualité, on a l'impression qu'elle apparaît. Mais, ce qui caractérise les oeuvres, du ministère depuis quelques années, sous le nouveau gouvernement, c'est essentiellement l'absence de qualité. Et quand l'ancien ministre disait qu'il voulait en faire plus, avec moins, je dirais qu'il a réussi à en faire moins avec plus. Jamais on n'a "collecté" autant d'argent des automobilistes et jamais on n'a aussi peu fait. Il ne faut pas confondre faire des plans, réviser des plans et refaire des plans avec des travaux. Les gens ne roulent pas en automobile, ou en camion sur des plans, ils roulent sur des routes, et pour faire des routes, il faut faire des travaux. Évidemment, quand on "collecte" les firmes d'ingénieurs, eh bien! il faut leur donner des contrats et on est même rendu à voir le syndicat des ingénieurs du ministère même dire qu'on fait trop de plans et devis par rapport aux travaux qu'on fait, qu'on dépense trop, une trop grande partie de l'argent du ministère à des plans et devis par rapport aux travaux qu'on fait... Ce sont les ingénieurs même du ministère qui le disent. Au fond, on voit l'incurie.

Regardons le pont de Saint-Romuald sur la rivière Chaudière. Cela a pris une grève des ingénieurs pour que les ingénieurs du ministère nous apprennent que le pont n'était pas sécuritaire, qu'on permettait n'importe quelle charge, alors que le pont devait recevoir des charges limitées. On a appris hier aux nouvelles que le ministère limiterait les charges de passage sur le pont qui est sur la rivière Chaudière pour mener au pont de Québec, et ce matin, à Radio-Canada, on disait que les limitations n'ont pas encore été posées. C'est de l'incurie administrative. Je vais vous dire que jamais, moi, je n'ai vu un fonctionnement aussi lent dans un ministère. Je me rends compte, avec la grève des ingénieurs, que les ingénieurs voudraient pouvoir faire quelque chose, mais semble-t-il que c'est sur le plan administratif que ça ne marche pas. On se rend compte, par exemple, que l'autoroute de la Beauce, la dernière inaugurée, prématurément inaugurée au moment des élections, est la plus défectueuse après moins d'un an d'opération. Le ministre laisse entendre qu'il va poursuivre l'entrepreneur et l'entrepreneur lui répond qu'il a respecté les charges et le devis, mais que ce n'est pas sa faute si les normes du ministère ont changé. Là, on se rend compte que l'autoroute n'est pas en condition. Et, quand on pose des questions au ministre, il laisse quasiment entendre que c'est lui qui a découvert ça quand il s'est aperçu que la route creusait. On en est rendu au point que l'inspection au ministère se fait par le ministre quand il se promène en automobile. Puis, s'il s'adonne à passer quelque part, il se rend compte qu'il y a des cahots, qu'il y a des montagnes russes sur les autoroutes, qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Franchement, c'est vraiment comme dans les autobus:

Avançons par en arrière!
(10 heures)

Les ponts sont dans un état lamentable. Les routes sont dans l'état lamentable. Et ce qui est dans l'état le plus, lamentable, ce sont les travaux faits le plus récemment. Alors, qu'on vienne nous parler comme un exorcisme du contrôle de la qualité, je vais vous le dire, moi, je ne le vois pas, le contrôle de la qualité.

Il y a l'autoroute de la Beauce, les travaux effectués, l'an dernier, ça ne fait pas longtemps, à Montréal... L'autoroute 73 de la Beauce, les travaux effectués l'an dernier, à Montréal... Le prolongement du boulevard Henri IV, j'en nomme un autre que je n'ai pas nommé jusqu'à maintenant, à Val-Bélair. Allez faire un tour. Là, ce n'est pas de l'asphalte qui a eu de la chaleur. Il est fait en ciment. Le ciment "cale". J'ai rarement vu du ciment élastique. Je n'ai jamais vu ça! Et, si c'est rendu que le ciment "cale" et se creuse, il y a un problème de construction de la route. C'est ça, qui se passe. On est rendu à Hydro-Québec qu'on invoque les éruptions magnétiques, un peu comme quand, Jacques Cartier est arrivé ici en 1534. Il s'est aperçu qu'on invoquait le grand manitou, le soleil et la lune. On est rendu qu'on invoque les mêmes choses, au gouvernement actuel. Même chose quand on nous a dit à Hydro-Québec qu'il y avait des pannes à cause des éruptions magnétiques qui créaient des aurores magnétiques, à cause des éruptions solaires. On s'est rendu compte que, la même nuit, où nous autres, on avait une panne, la même nuit, on vendait plus d'électricité que jamais aux États-Unis. Drôle d'éruption solaire qui attaquait par les aurores magnétiques uniquement les lignes qui vendaient l'électricité au Québec, mais pas celles qui vendaient l'électricité aux États-Unis.

C'est quelque chose! Et, quand on regarde ce qui se passe dans le domaine des routes, on se rend compte du même phénomène. On invoque la chaleur excessive qui fait fondre l'asphalte. Mais, à Val-Bélair, ce n'est pas de l'asphalte. C'est du béton et du béton, ça ne fond pas. Le pont de Saint-Romuald, il est fait en fer, il rouille, et ce n'est pas le soleil qui fait fondre l'acier. On n'a jamais eu des coups de soleil aussi forts.

Alors, toujours, l'autoroute de la Beauce qui se creuse, qui "s'effondre", qui s'effondre. Et on va parler de contrôle de la qualité. Ce sont des exemples frappants que les usagers des routes n'en ont pas eu pour leur argent au point de vue de la qualité. J'ai demandé des renseignements au ministre. Il m'a dit. Je vais les fournir ces renseignements, sauf que je n'ai pas eu les renseignements que j'ai demandés concernant les travaux à Montréal, les renseignements que j'ai demandés concernant les engagements financiers pour les mois de mars, avril, mai, juin 1989. Je n'ai eu aucune réponse. Pourquoi? Parce qu'il s'agit de contrats qui ont été donnés à ce

moment-là pour des travaux qui ont été faits et pour lesquels il y a eu des dépassements, pour lesquels on a demandé des vérifications, pour lesquels, Mme la Présidente, le ministre est supposé fournir les documents dans 15 jours. Il s'agit de documents publics, de plans qui vont en appel d'offres, donc, des documents publics que tout le monde peut avoir. Et en commission parlementaire, on les attend depuis le mois de janvier, malgré les promesses du ministre, les engagements du ministre enregistrés en commission parlementaire, et puis des deux ministres en plus. On n'a rien eu encore, comme si les plans étaient un genre de maladie honteuse, comme si on en avait honte. Moi, c'est la première fois que je vois ça, que des plans pour la construction de routes soient devenus gênants à montrer.

Quand le ministre "pète de la broue" et dit qu'il va poursuivre l'entrepreneur et que l'entrepreneur dit: J'ai effectué les travaux sur l'autoroute 73, mais c'est le ministère des Transports qui a abaissé ses normes, et que le ministre qui est devant nous rétorque que le ministère n'a pas modifié ses normes et que c'est l'entrepreneur qui, dans ce cas, n'a pas respecté les plans et devis, qui dit la vérité?

Mais pourtant, si les normes n'ont pas changé, comment se fait-il que la firme de surveillance n'a pas fait son travail correctement et que c'est un an plus tard, lorsque les déficiences apparaissent sur l'autoroute, qu'on accuse l'entrepreneur de ne pas avoir respecté les plans et devis? N'était-ce pas le travail de la firme de surveillance de s'assurer que les travaux soient réalisés conformément aux plans et devis? Mais, quand est-ce que le ministère poursuit? Quand est-ce que le ministère est capable de respecter ses contrats et qu'en vertu des lois et des règlements concernant les plans et devis, il prend les poursuites requises pour des travaux qui ont été mal faits? Les firmes qu'on paie 2 000 000 \$ pour faire des plans, pour les faire respecter et faire la surveillance, je regrette, ce n'est pas les mérites de Notre Seigneur, ce n'est pas une valeur infinie. Cela a une valeur limitée en fonction des services qu'on donne. On constate actuellement qu'on donne des contrats et qu'il n'y a pas de résultats, mais le contribuable paie et le ministre qui est responsable des fonds publics ne fait pas son travail, le ministère ne fait pas son travail. C'est clair! le ministère ne fait pas son travail.

La qualité de la gestion, il faudrait plutôt s'interroger, au ministère des Transports, sur la qualité de la gestion des fonds publics. Depuis 1986, on récolte plus d'argent que jamais des automobilistes, mais on fait moins de travaux que jamais et les travaux effectués sont de mauvaise qualité ou de moins bonne qualité. On est incapable de respecter les contrats initiaux. On a peur de les montrer, on a peur de les fournir à la commission parlementaire et plusieurs contrats, en particulier à Montréal et dans l'ouest de

Montréal, dépassent largement les coûts établis lors des soumissions. Un an plus tard et en dedans d'un an, les ouvrages craquent, ils craquent, ils fendillent. Ça n'a pas l'air d'impressionner beaucoup le ministère. Ça doit être ses nouvelles normes, ça doit être pour l'apparence. Il doit penser que ça a l'air, peut-être, de décorations non figuratives.

Mme la Présidente, je pense qu'il faut que les gens, aux montants d'argent qu'ils paient, aient le droit d'avoir la qualité des travaux. Ça, c'est une responsabilité administrative. Moi, j'étais content de voir, pendant leur grève, que les ingénieurs du ministère se sont désolidarisés de la gestion du ministère. C'est la première fois que je vois ça. C'est la première fois que je vois ça des professionnels qui se désolidarisent de la gestion d'un ministère. Ça, c'est très important. Ça veut dire qu'ils savent. Ça veut dire qu'on savait, au ministère, que le pont de Saint-Romuald était rouillé, mais plutôt que de le réparer, plutôt que de le refaire ou plutôt que d'avoir une gestion normale, on préférerait jouer avec la sécurité du public. Encore, ce matin, apparemment, les affiches ne sont pas posées, alors qu'on dit qu'on va limiter les pesanteurs. Ce n'est pas comme ça qu'on peut fonctionner. Ce n'est pas ça une gestion sérieuse et le ministre va devoir se poser des questions, parce qu'on ne peut pas, je vais vous le dire, gérer un ministère de cette façon-là. Ce n'est pas normal. C'est absolument anormal. Et le public a droit à plus de considération. Un public qui paie au-delà de 3 000 000 000 \$ - les automobilistes paient plus de 3 000 000 000 \$ - a le droit d'avoir un minimum de rendement pour l'argent qu'il dépense. Il paie, et d'autant plus qu'il y a seulement une piastre sur trois qu'il paie qui est réinvestie dans le réseau routier. Il a le droit, au moins pour la piastre qui est investie, d'avoir du rendement pour cette piastre-là. J'aurai des questions à poser, j'avertis tout de suite le ministre. S'il a besoin d'avoir des fonctionnaires qui sont à Montréal, qu'il les fasse venir. Je vais vous dire que, déjà, on entend parler que, dans les dépassements des travaux commencés ce printemps, il y aurait des dépassements de 15 % à 20 %, déjà dans les travaux de cette année. On apprend aussi que le ministère aurait effectué, depuis deux ans, des études de thermographie qui déterminent l'épaisseur des dalles de béton. Donc, il la connaît l'épaisseur des dalles qui doivent être réparées. Il connaît les quantités nécessaires. Ces études sont préparées par le Laboratoire central du ministère des Transports qui est sous l'autorité du Service de l'assurance de la qualité. On nous dit, également, que dans les joints de dilatation des structures, les contrats exigent que les entrepreneurs enlèvent tous les joints de dilatation pour les remplacer par des nouveaux joints plus performants. Dans certains cas, on refuse de remplacer tous les joints, de remplacer certains joints, sous prétext-

ce que le béton est trop pourri et que, si on le faisait, la structure pourrait s'effondrer. Ainsi, contrairement aux exigences initiales, ça, voudrait dire, des joints de dilatation qui ne sont pas changés, que cela ne fait que reporter le problème. Évidemment, c'est spécifié dans les contrats et, de la même manière que pour les contrats que j'ai demandés pour les mois de mars, avril, mai et juin, je veux voir si on a fait exactement les spécifications qui avaient été prévues dans le contrat et pour lesquelles les soumissionnaires avaient donné leur prix, pour lesquelles, il y a eu des dépassements considérables, plus les avenants, les changements. Il me semble qu'un ministre qui n'a rien à cacher n'est pas gêné de rendre publics, de déposer des documents pour que les gens, la commission parlementaire, dont le rôle est d'étudier les crédits, de voir si l'argent du public a été bien dépensé, puissent le vérifier.

Les informations qu'on a, c'est justement que la qualité des produits qu'on devait mettre dans la réparation à Montréal n'a pas toujours été mise là. C'est ça, les informations qu'on a. Je vais devoir aller plus loin, sans voir les contrats - vous ne voulez pas les produire. On devait mettre des types de béton qu'on n'a pas mis dans les travaux. Ce n'est pas surprenant aujourd'hui que ça craque et que ça fende. Je pense que le ministère devant ces façons de faire doit réagir. Il y a des gens qui ont signé ces papiers-là. Des changements aux normes initiales ont été signés par des gens. Quand c'est rendu qu'en commission parlementaire, j'ai même eu de la misère à avoir le nom de M. Alepin, responsable de la construction; il a fallu que je le demande pendant 20 minutes ou une demi-heure, on ne voulait pas sortir le nom, comme si c'était une personne cachée. Ce n'est pas normal. De la même façon, on a demandé des renseignements, comme on les a demandés pour tous les ministères, on a demandé que les salaires à votre cabinet soient mentionnés et les salaires des membres de votre cabinet ne sont pas mentionnés. J'ai été obligé de le redemander à M. Elkas. Les deux seuls ministres qui n'avaient pas fourni ces renseignements-là, d'après ce qu'on me dit, c'étaient M. Elkas et vous. Tous les autres les ont fournis, mais vous, vous n'avez pas d'excuse. M. Elkas peut en avoir, mais vous, vous n'en avez pas, vous avez été assez longtemps dans l'Opposition et vous savez qu'on les a fournis tous les ans, les salaires des membres des cabinets parce que ce sont des salaires publics, de la même façon que les salaires des fonctionnaires sont publics.

Cette réticence permanente à donner des renseignements, cette réticence constante et permanente, c'est la seule rigueur qu'il y a au ministère, celle de ne pas fournir des renseignements qui sont du domaine public. Je vais vous le dire, je pense qu'il est nécessaire d'y avoir un véritable ménage dans ce ministère-là, et je n'ai

pas l'impression que c'est le ministre, qui est devant nous qui va le faire. Il y a des limites. Les gens paient, et là, cette année, sans faire une "cenne" de plus de travaux, on va siphonner près de 400 000 000 \$ à la Régie de l'assurance automobile, on va augmenter les permis, on va augmenter les prix, on va aller chercher à peu près 400 000 000 \$ de plus sans donner rien de plus aux contribuables, sauf des travaux moins bons, des routes qui s'effoient", des autoroutes qui "calent", du béton, même, qui "cale". Imaginez-vous!

Je pense bien que M. Gorbatchev pourrait dire, au cours de son voyage au Canada, qu'il n'a même pas ça en URSS, du béton qui "cale"; pouvant, ils ne sont pas renommés pour avoir des routes de grande qualité. On est en train de devenir la risée du monde avec des routes qui n'ont plus de bon sens. Le ministre ne peut pas arriver et dire: Je vais contourner le problème; il faut, au contraire qu'il fasse face au problème. Et la meilleure façon de faire face à un problème comme celui-là, c'est de l'affronter publiquement. Encore quelque chose qui m'a frappé quand il y a eu la grève des ingénieurs; j'ai regardé les services essentiels qu'on a demandés aux ingénieurs pendant la grève, le ministère a demandé, dans les services essentiels, les deux ingénieurs qui étaient responsables pour permettre des charges excédentaires sur les routes... Le ministre qui met les charges excédentaires, les personnes qui s'occupaient de ça avec lui, pour qu'elles soient les services essentiels pour continuer à permettre des charges plus hautes que celles autorisées, que celles déjà excédentaires que peut autoriser la Régie. Le ministre signe des permis, 3500 permis, au-delà des 15 000 permis pour charges excédentaires qu'autorise déjà la Régie. Dans les postes essentiels pour la grève, il y avait justement des personnes, des ingénieurs pour l'analyse de cela. Un ingénieur pour l'analyse des permis spéciaux pour les ponts, imaginez-vous, des permis spéciaux pour dépasser les pesanteurs sur les ponts. Lui, c'était essentiel, pour qu'on dépasse les charges sur les ponts. Lui, c'était essentiel qu'on dépasse des charges sur les ponts. Puis, un ingénieur pour l'analyse des permis spéciaux pour les charges extra-lourdes. Ça, c'étaient les demandes du ministère. Je dois vous dire que, là, j'ai trouvé ça dans le fort. Sécurité du public, non. Il ne semble pas y avoir de besoins essentiels. Pour dépasser des charges sur les ponts, puis dépasser des charges permises sur les routes, là, on est dans le service essentiel.

(10 h 15)

Alors que les gens de l'Association du camionnage me disaient: Quand on va à New York, il n'y en a pas de tolérance. On respecte les charges, si on n'est pas contents, on s'en va ailleurs. Mais les routes, quand le ministre vient nous dire: C'est pareil ailleurs, ce n'est pas vrai. Je regrette, ce n'est pas vrai. Hein? Ce n'est pas

vrai. Vous allez en Ontario, les routes ne sont pas dans cet état-là. Moi, j'ai fait, il y a deux ans, 19 000 kilomètres de route. Quand j'ai été nommé aux Transports, la première chose que j'ai faite, j'ai dit: Je vais aller voir comment ça se passe. J'ai traversé le Canada bord en bord. J'ai traversé les États-Unis bord en bord. J'ai fait la côte ouest au complet. Je suis passé en diagonale. Je n'ai pas vu de routes déficientes comme au Québec. Même dans les déserts des États-Unis, comme celui de l'Arizona, les routes ne "calent" pas. Nous autres, imaginez-vous, au Québec, on a des chaleurs torrides, nous autres, on est le Sahara de l'Amérique du Nord, l'asphalte fond. Ha, ha, ha!

Je vais vous dire qu'on est dans le beau, là, hein? En Arizona, c'était une asphalte extraordinaire. Je n'ai pas vu ce qu'on voit ici. Je n'ai pas vu d'ornières, non plus. Des ornières, j'ai vu ça ici, je n'ai pas vu ça ailleurs. De la signalisation mal faite, j'ai vu ça ici, je n'ai pas vu ça ailleurs. J'ai fait 19 000 kilomètres. Je n'ai pas choisi mes routes, hein? J'ai choisi les routes que je prenais, oui, mais je n'ai pas dit: Je veux aller sur les plus belles. Je ne les connaissais pas. Je suis allé au travers, en diagonale, de San Diego jusqu'à Chicago, en travers. La côte du Pacifique au complet, le nord du Canada au complet et je n'ai pas vu ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez entendu la cloche?

M. Garon: Non, je n'ai pas entendu la cloche, mais je vais vous croire sur parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Vos vingt minutes sont...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, je veux dire simplement que nous allons avoir des interrogations très rigoureuses et je vais terminer en disant que, malgré ça, les gens vont avoir moins de travaux que jamais, sur les routes du Québec... Vous allez me le permettre, j'en suis persuadé, parce que, vous aussi, vous êtes dans la même situation. Malgré cette situation, les travaux dans les différentes régions du Québec, qu'est-ce que vous voulez que je vous dise, il y avait 172 000 000 \$, l'an passé, qui était une petite année par rapport aux années antérieures. Cette année, les budgets pour les routes régionales vont passer de 172 000 000 \$, l'an dernier, à 105 000 000 \$ cette année. Dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie, ce n'est pas pour rien qu'il y a des opérations Dignité, puis, s'ils m'invitent, je vais être présent. Je vais vous dire une chose, ils ont raison de recommander des opérations Dignité. Dans le Bas-Saint-Laurent, les prévisions pour cette année, c'est

zéro. Construction de routes: zéro, rien. Comme l'an dernier, zéro. Voyez-vous?

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui ont des remarques préliminaires? Alors, nous passons à l'étude du programme 2.

M. Vallières: Programme 3, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques à faire sur les commentaires de M. le député de Lévis?

M. Yvon Vallières (réplique)

M. Vallières: Peut-être rapidement, Mme la Présidente. D'abord, je vais indiquer au député de Lévis qu'en ce qui concerne le pont sur la rivière Chaudière, j'inviterai un de nos responsables, tantôt, à lui donner quelques éléments de réponse. Évidemment, je peux immédiatement vous indiquer que les travaux sont prévus dans un avenir très rapproché, afin de pallier à certains problèmes, à certains dommages, qu'on a pu constater sur le pont. Évidemment, le pont a été affiché, je pense, à partir d'aujourd'hui, concernant les véhicules de 10 roues, qui ont une capacité de 20 tonnes et, 25 tonnes, pour les camions-remorques, comme on devait le faire au ministère. Je veux également indiquer au député...

M. Garon: Mme la Présidente, je ne veux pas de réponse de même: Ça a été affiché, je pense. Ça a été affiché ou ça n'a pas été affiché? Ce n'est pas: Ça a été affiché, je pense.

M. Vallières: Cela a été affiché, M. le député de Lévis.

M. Garon: À la radio, ce matin, ils ont dit que ce n'était pas affiché.

M. Vallières: Ça commence ce matin, M. le député, et c'est terminé à midi. Voulez-vous qu'on aille sur le chantier, là?

M. Garon: À midi, on n'est pas rendus.

M. Vallières: On va y aller. Prenez votre café et laissez-moi le temps de parler.

M. Garon: Donnez des réponses précises.

M. Vallières: L'absence de qualité, à laquelle le député de Lévis fait allusion, Mme la Présidente, je le mets au défi de trouver, à l'intérieur des mandats de son gouvernement, dans le passé, les efforts qui ont été faits afin d'y arriver. À entendre parler le député de Lévis,

tout est la responsabilité du gouvernement actuel. Il n'y a jamais eu d'"ornière" de son temps. Il n'y a jamais eu de trous dans les routes, non plus. Il n'y a jamais eu de fissures sur les routes, non plus. Il n'y avait probablement pas de poussière non plus, il n'y avait pas de poussière, à la campagne, non plus, sur les routes non pavées. Ça, c'était dans le temps du Parti québécois, j'imagine.

Je veux rappeler au député de Lévis, au niveau des normes de conception et de construction des routes, les premières fois que ça a été revu à la baisse, dans l'année 1978. Je l'invite à regarder qui était au gouvernement à cette époque-là. Je vais demander au député de Lévis, quand il était au gouvernement quand il a décidé d'intervenir afin qu'on revoie les normes de conception et de construction de nos routes. Je lui demande quand il a fait ça. Quand a-t-il pris ses responsabilités à l'époque où il était du gouvernement et siégeait même au Conseil des ministres?

Celui qui vous parle, Mme la Présidente, a décidé de prendre des actions concrètes afin d'améliorer le niveau de qualité à tous les niveaux au sein du ministère des Transports, à toutes les étapes qu'on retrouve dans l'appareil administratif. Il y a des changements majeurs qui s'en viennent, le député de Lévis aura beau dire ce qu'il veut. Personnellement, j'ai décidé, entre autres, concernant les gens qui travaillent pour nous au ministère des Transports, que ces gens-là devraient effectuer avec le maximum de qualité, de rendement, d'efficacité, le travail qu'on leur confie. Qu'il ne soit pas surpris d'entendre parler de poursuites vis-à-vis des entrepreneurs ou même des surveillants de chantier, parce qu'il n'est pas exclu, Mme la Présidente, que les gens qu'on considérerait comme n'ayant pas effectué adéquatement leurs travaux de surveillance sur les chantiers soient aussi pris à partie par le ministère des Transports et qu'on les invite à effectuer le travail pour lequel ils sont payés. Là-dessus, sans vouloir faire de cas d'espèce, je rejoins les préoccupations du député de Lévis.

L'exercice du contrôle de la qualité, vous allez vous rendre compte de ses résultats au cours des mois qui viennent; ça va se faire. C'est commencé et ça va s'"opérationnaliser" sur le terrain tout au cours des mois qui s'en viennent.

Le député de Lévis parlait des suppléments à Montréal, des nombreuses réponses qu'il attend. C'est 545 réponses qu'il attend et on en a déjà fourni pour quelque quatre mois d'engagements financiers. Les autres sont à venir; vous allez les obtenir. Le député de Lévis nous parlait de suppléments à Montréal, pour le Métropolitain en particulier. Les documents que vous m'avez demandés sont de nature publique. Vous allez les obtenir, soyez sans inquiétude, mais il faudrait quand même que le député de Lévis arrête de se gargariser avec ça et d'essayer de

nous faire accroire que c'est un phénomène nouveau. Il va faire rire de lui. Des suppléments, il y en a toujours eu, et, plus particulièrement, dans les travaux comme ceux qu'on effectue. Je le répète: On travaille dans du vieux, on fait de la démolition, et il y a des choses qui sont imprévisibles.

Tous les suppléments auxquels fait allusion le député de Lévis sont justifiés par des avantages, des bordereaux. Ils vont lui être d'ailleurs remis. On n'a pas peur, Mme la Présidente, de justifier ces suppléments qui sont d'ailleurs, de par la nature des contrats qu'on donne, payés au prix unitaire. C'est donc dire que, même si les quantités de matériel qu'on n'a pas pu prévoir ne sont pas dans les devis, les travaux sont exécutés par l'entrepreneur et payés sur une base de tarifs préétablie dans le contrat. Alors, je pense qu'il n'y a pas de surprise là-dedans. Le cahier de charges et le devis généraux le prévoient.

Pour la gouverne du député de Lévis, parce qu'il m'a dit tantôt qu'il reviendrait avec ça, je vais lui indiquer que, tantôt, j'aurai quelqu'un qui sera en mesure de venir lui expliquer en quoi consiste la méthode d'évaluation dont on se sert pour les travaux à Montréal: l'évaluation des travaux qui y sont effectués. Il a fait allusion tantôt à ce qu'on appelle la thermographie. Il n'y a pas juste la thermographie, il y a d'autres moyens qu'on utilise également. J'aimerais que quelqu'un vienne nous expliquer tantôt en quoi ça consiste et quelles sont les limites de cette technique-là. Je suis heureux que le député de Lévis en parle, parce que je voulais moi-même, au cours de la journée, faire allusion à cette technique. C'est la technique la plus poussée qu'on connaisse actuellement. Elle donne de bons résultats, mais des résultats qui ne sont pas encore suffisamment précis pour éviter que l'on assiste à des suppléments. Tantôt, on aura l'occasion, avec beaucoup de détails, d'indiquer au député de Lévis pourquoi il y a des impondérables. D'ailleurs, il est dommage que le député de Lévis n'ait pas pu venir avec moi sur le chantier et examiner la façon dont on procède pour découvrir les endroits où il y a des problèmes et voir jusqu'à quel point il y a des choses qui sont absolument, dans certains cas, imprévisibles, et, dans d'autres cas, les choses que l'on découvre au fur et à mesure qu'on effectue le travail sur le chantier du Métropolitain.

Il faisait aussi allusion à la qualité des matériaux. Ça, c'est un nouvel élément que le député de Lévis nous apporte. Moi, je veux dire au député de Lévis qu'il semble disposer de données que je n'ai pas, malgré toutes les ressources qui sont autour de moi. Il semble remettre en cause la qualité des matériaux qui sont utilisés sur le Métropolitain. Ce ne sont pas des déclarations sans conséquence. J'invite le député de Lévis, s'il a des choses précises là-dessus, à m'en faire part, et, comme lui, je

recherche la qualité. Et soyez assuré que s'il y a eu des choses qui n'ont pas été faites correctement ou des gens qui n'ont pas effectué leur travail de surveillance... Parce que, de la façon dont le député de Lévis me parle, si la qualité des matériaux est concernée, c'est que les surveillants des matériaux n'ont pas effectué leur travail adéquatement. J'aimerais bien en être informé. Moi, ce qu'on me dit, c'est le contraire.

Pour ce qui est des salaires des membres de mon cabinet, je vais immédiatement indiquer au député de Lévis que, si j'avais vu moi-même passer la question, il aurait la réponse. Je n'ai pas honte de ça, je n'ai pas peur de ça. On m'indique, par ailleurs, que la coutume faisait en sorte que mon prédécesseur ne les transmettait pas. Moi, je vous dis que, dorénavant, vous allez toujours les avoir. Puis je n'ai pas honte de ça, au contraire, ce sont des données publiques. Je vous rejoins là-dessus et je veux m'excuser du fait que ça ne nous vous a pas été transmis, parce que je ne vois pourquoi ça ne l'a pas été. Il n'y a pas de cachette là-dedans.

Mme la Présidente, on pourrait procéder - si le député de Lévis et les autres membres de la commission en conviennent - par programme. Nous pourrions, par la suite, procéder avec les différents éléments qui ont été soulevés dans les réponses requises, à moins que le député de Lévis ne veuille qu'on enclenche immédiatement la discussion avec la question du pont de la rivière Chaudière, ou celle de l'autoroute de la Beauce. En passant, concernant l'autoroute de la Beauce, l'autoroute 73, M. le député de Lévis, je vous avais indiqué qu'il y aurait des documents qui vous seraient déposés aujourd'hui. Ils le seront en après-midi. Je les attends au cours de la période et, au début de l'après-midi, on m'indique que je serai en mesure de vous les déposer. À l'Assemblée nationale, j'ai déposé des plans. Et il y avait également d'autres documents que vous m'aviez demandés qui vous seront remis cet après-midi, au cours de la présente commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce que nous entreprenons le programme 3, M. le député, ou voulez-vous parler en général des deux programmes en même temps?

Construction et conservation du réseau routier

M. Garon: On peut prendre les deux programmes en même temps, parce que c'est difficile de démêler ça. Quand on a vu les travaux sur le boulevard Métropolitain, on s'est rendu compte qu'ils appellent ça de la construction, alors que tout le monde pense que c'est de la réparation. Alors, on n'est pas pour prendre de grands détours pour se poser des questions pour savoir si c'est de la construction, de la réparation ou de la conservation. On peut aborder les deux

programmes en même temps.

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

M. Vallières: Oui, les deux programmes en même temps. Pas de problème, Mme la Présidente.

Autoroute de la Beauce

M. Garon: La question que je vais vous demander sur l'autoroute de la Beauce, bien simplement. Vous avez dit qu'il y aurait des poursuites de prises. Est-ce qu'il va y avoir des poursuites de prises ou non, parce qu'il y a la responsabilité des ingénieurs qui font les plans et devis, des firmes de surveillance et de l'entrepreneur, ça fait partie des... Il y a des responsabilités. Vous avez dit que vous prendriez des poursuites contre l'entrepreneur. Après ça, on l'a vu, vous avez semblé avoir reculé. Est-ce qu'il va y avoir des poursuites de prises ou non pour des travaux qui ont été faits et qui n'étaient pas corrects?

M. Vallières: M. le député de Lévis, il y a eu mise en demeure auprès de l'entreprise dont vous parlez.

M. Garon: Laquelle?

M. Vallières: L'entreprise Morin et Morin. Et l'entreprise a décidé de se conformer. Alors, pourquoi y aurait-il poursuite à partir du moment où on se conforme à toute une série de travaux qu'on avait identifiés et que l'entreprise est à effectuer présentement?

M. Garon: Quand la firme dit qu'elle s'était conformée aux normes et aux plans et devis, est-ce que les...

M. Vallières: Il faudrait demander à...

M. Garon: ...constats de la firme de surveillance... La firme d'ingénieurs Roche a été payée assez cher, autour de 2 000 000 \$. Est-ce qu'elle disait que la surveillance des travaux était conforme ou n'était pas conforme aux plans et devis? Vous savez ça.

M. Vallières: Mme la Présidente, j'ai demandé au sous-ministre qui est avec moi aujourd'hui de procéder à une demande écrite auprès du contractant surveillant les travaux de même qu'auprès du directeur régional du ministère des Transports afin de savoir, entre autres, et je vous indiquais tantôt que ça me préoccupe - pourquoi les déficiences qui furent significatives au contracteur après la fin des travaux n'ont pas été significatives durant la construction? Ça m'intéresse de savoir ça moi aussi.

M. Garon: Est-ce que les rapports de la firme... Il y a des rapports en cours de travaux. Il y a le rapport final, mais des rapports en cours de travaux aussi. Est-ce que les rapports en cours de travaux disaient que les travaux étaient faits conformément aux plans et devis? Vous avez ça au ministère.
(10 h 30)

M. Vallières: On m'indique que le rapport final ne serait pas donné encore sur les travaux dont on parle concernant la 73. Il y a, évidemment, toute une série de réunions de chantiers qui se tiennent au fur et à mesure que les travaux évoluent. Évidemment, il y a des travaux qui sont acceptés. Il y a certaines anomalies qui sont constatées et signifiées, à ce moment-là, à l'entrepreneur. Il y a un "audit" final - on appelle ça une "audition" - un "audit" final qui va entrer au ministère daté du 10 juin et qui, lui, devrait nous indiquer ou faire ressortir les points qui pourraient constituer encore les déficiences ou les faiblesses qu'il y a eue pendant l'exécution.

Là-dessus, je rejoins le député de Lévis à l'effet qu'il faudrait, définitivement, que nos firmes de surveillance de travaux, au fur et à mesure que se déroulent les travaux, soient en mesure d'indiquer à l'entreprise que certains travaux ne sont pas conformes et d'en assurer le suivi. Je pense que ce n'est pas tout de dire que ce n'est pas conforme, il faut aussi s'assurer, si on dit à l'entreprise que ce n'est pas conforme, qu'il y ait un suivi de fait. Et si elle ne les exécute pas, on aura des moyens afin d'éviter qu'elle continue à faire des travaux qui ne seraient pas tout à fait en conformité avec ce qu'on demande à l'intérieur des plans et devis.

Alors, on est en train d'examiner ça, et, M. le député de Lévis, je dois vous indiquer que c'est nouveau ce qu'on fait là. Ça me préoccupe et c'est nouveau. J'aimerais que vous reculiez dans le temps, également, pour voir si, à d'autres époques, ça s'est fait. Je veux dire que c'est sûr qu'à partir du moment où on paie l'entrepreneur sur une base régulière, c'est que les travaux sont acceptés sur une base temporaire mais le cahier de charges et devis prévoit toujours qu'il y a un "audit" final et que, là, on peut intervenir auprès de l'entrepreneur par le biais de notre firme qui, comme on l'a fait récemment, signifie à l'entreprise qu'elle doit reprendre certains travaux et se conformer à ce qu'on avait demandé.

Là-dessus, je vais agir en toute transparence parce que j'ai bien l'intention, même si le député de Lévis ne me le demandait pas, de le tenir informé de l'évolution de ce dossier-là. J'ai demandé également pour ce qui est de Henri-IV, dont vous souleviez tantôt certains problèmes, et on m'indique que, dans le cahier de charges et devis, on a cinq ans vis-à-vis de l'entrepreneur ou vis-à-vis des gens qui auraient effectué la surveillance. On est en train de regarder ça

présentement. Il nous reste un an, je pense. Alors, s'il y a eu des choses qui n'ont pas été faites correctement, eh bien, il y aura reprise des travaux aux frais des gens qui auront péché.

Mais je vais dire au député de Lévis qu'il y a un autre objet de mes préoccupations. Ce n'est pas seulement les surveillants de travaux ou encore l'exécutant des travaux, qui est l'entrepreneur. Je vais plus loin que ça. Je me demande, entre autres, au niveau de nos normes de construction, de conception routière, si le ministère lui-même, à un certain moment donné, n'a pas certaines carences, si certaines améliorations ne devraient pas être faites à l'intérieur de nos plans et devis. Par exemple, je me pose la question suivante: sur les autoroutes qu'on construit, les routes principales ou les autres routes et qu'on est en terrain qu'on dit très argileux ou marécageux, facile à la gelée - on appelle ça un soi géif - est-ce que les devis de construction de nos routes devraient être les mêmes que ceux sur d'autres sols, où les qualités du sol sont de beaucoup supérieures à celles-là? Je pense qu'on doit s'interroger pour savoir si on doit prendre le même moule pour toutes les catégories de routes au Québec, si dans une même catégorie de routes, on doit construire de la même façon toutes les routes ou ne pas davantage tenir compte de la nature des sols sur lesquels on construit.

Alors, sans être ingénieur, j'ai quand même demandé, Mme la Présidente, à ce qu'on regarde tout ça et il n'est pas exclu, dans le cas de l'autoroute de la Beauce - je le dis au député de Lévis, très ouvertement - que nos propres normes aient été insuffisantes par rapport à la nature des sols qu'il y avait là. Ça veut dire qu'il n'y a pas juste la firme de surveillants et qu'il n'y a pas juste l'entrepreneur. Il y a peut-être même le ministère des Transports qui, dans certains cas, doit regarder comme il faut où est le niveau de responsabilité face aux travaux qui ont été exécutés.

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

M. Garon: Je vais vous dire que les poursuites du gouvernement devant les tribunaux ne m'impressionnent pas beaucoup, parce que je sais que, dans le rapport Madelipèche, il y avait eu des recommandations de prendre des poursuites. On les avait prises dans notre temps, sauf que, depuis que vous êtes au pouvoir, les poursuites n'ont pas avancé d'un pouce. On va revenir là-dessus. C'est un rapport d'enquête qui recommandait de prendre des poursuites, poursuites que j'avais intentées. Depuis 1986, les procédures ont l'air gelées là.

Je vais vous demander, dans ce cas-là, au ministère, l'an dernier, combien de poursuites a-t-on intentées pour des plans et devis contre des firmes d'ingénieurs sur les plans et devis ou

contre des entrepreneurs qui n'ont pas respecté les plans et devis? Combien a-t-on intenté de poursuites l'an dernier?

M. Vallières: Je pense qu'il n'y en a pas eu. C'est un phénomène qui est nouveau, M. le député de Lévis, et je l'ai indiqué récemment...

M. Garon: Ce n'est pas un phénomène qui est nouveau.

M. Vallières:... il pourrait se répéter à bien des exemplaires à partir du moment où on parle de qualité d'exécution, de qualité de surveillance, de qualité totale. Ce n'est pas une chose qui doit avoir un caractère exceptionnel. Je pense que, quand il y a des travaux qui ne sont pas réalisés en conformité avec ce qui a été demandé, il doit y avoir un procédé qui nous permette d'exiger des gens de s'y conformer, et, si nécessaire, les tribunaux.

M. Garon: Dans le cas de l'autoroute de la Beauce, vous avez une firme d'ingénieurs qui a fait des plans, des devis. Vous dites qu'il y a la qualité des sols... En fait, peu importe la capacité portante, sauf que la firme d'ingénieurs a dû prendre des carottes, elle a dû savoir quelle était la capacité des sols et faire les plans en conséquence. Est-ce que vos plans, ce sont des plans standard quelle que soit la qualité des sols ou des plans qui dépendent de la qualité des sols? À ce moment-là, à 2 000 000 \$ pour des plans et devis et la surveillance, ce n'est pas gratuit, c'est même un peu au-dessus de 2 000 000 \$. Est-ce qu'à ce moment-là, les plans et devis...

Vous êtes en train de me dire que les sols étaient différents de ce qu'on pensait. Peu importe. La firme qui a fait les plans a analysé les sols. Il y a toujours des analyses de sol, elle a dû prévoir les coûts pour les analyses de sol. À la suite de ça, fait-on des plans en conséquence, en fonction des sols qu'on rencontre ou fait-on des plans standard, indépendamment des sols qu'on trouve sur lesquels on pose nos routes?

M. Vallières: M. le député de Lévis, je vais demander au sous-ministre adjoint au génie chez nous, M. Yvan Demers, puisque vous tombez dans certains détails techniques, et je vais l'écouter avec grande religion, de nous expliquer la façon dont nos plans sont préparés et, surtout... L'objet de votre question, soit de savoir si on tient véritablement compte de la nature des sols à l'intérieur des différents plans qu'on produit.

M. Demers (Yvan): On tient compte, évidemment, à chaque...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon, vous

êtes M. Demers?

M. Demers: Oui, Yvan Demers.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Yvan Demers.

M. Demers: Chaque fois qu'on construit une route, et particulièrement une route importante comme une autoroute, évidemment, les plans et devis sont précédés d'études de toutes sortes au niveau des sols. Il est extrêmement important, pour essayer d'en prévoir le comportement et surtout d'adapter les plans et devis en fonction des conditions qu'on peut retrouver, de connaître la nature des sols. Ça fait partie, je dirais, de la procédure standard de préparation de plans et devis, ça précède la confection des plans et devis. C'est l'analyse détaillée du sol, finalement, du terrain naturel pour déterminer à quel type de sol on a affaire, pour déterminer également l'eau, en fait, le niveau de la nappe phréatique.

M. Garon: Parce que les plans sont ajustés... Normalement, les firmes doivent faire des plans en fonction de la nature des sols pour que les routes ne "calent" pas.

M. Demers: Normalement, oui. Évidemment, quand on retrouve des conditions particulières, il y a des normes, il y a des sections types standard, mais en fonction des particularités qu'on retrouve selon les terrains parcourus, normalement, les plans doivent s'adapter à ces conditions-là.

M. Garon: Est-ce que les normes du ministère sont déficientes ou sont suffisantes en fonction des sols qu'on a au Québec?

M. Demers: Je pense que les normes du ministère sont suffisantes. Par contre, au cours des dernières années, il y a eu une augmentation en termes de circulation lourde et aussi en termes de charges.

M. Garon: Je parle de la Beauce.

M. Demers: Pardon?

M. Garon: On parle de la Beauce.

M. Demers: On parle de la Beauce, on parle de toutes les autoroutes au Québec. Les normes, je pense qu'elles sont suffisantes. Maintenant, on est dans un processus de révision et on est dans un processus de comparaison aussi avec ce qu'il y a comme normes dans les États voisins du Québec qui ont des climats semblables. Ce qu'on me dit, c'est que les normes du Québec sont assez semblables à ce qui existe ailleurs. Maintenant, il faudra peut-être porter davantage d'attention pour, je dirais, si je peux m'exprimer

ainsi, particulariser ou personnaliser la conception des routes en fonction de la nature des sols, adapter, vraiment adapter et porter des attentions particulières. Par exemple, on a noté que sur les routes nord-sud, particulièrement sur la rive sud, il y a des variations de sols plus grandes que sur les routes est-ouest. Alors, il y a sûrement à porter une attention encore plus particulière pour ce type de routes là.

M. Garon: Mais, moi, ce que je ne comprends pas, c'est que je regarde une route entre Lévis puis Saint-Henri; il en passe du "stock", il en passe plus que sur l'autoroute de la Beauce. C'est une vieille route, elle ne bronche pas, hein? Elle n'est pas assez large pour le trafic, parce qu'il passe plus de monde que sur l'autoroute de la Beauce, puis c'est rien qu'une deux voies. Sauf qu'elle n'est pas craquée, elle est droite. Mais sauf qu'il y a trop de trafic, il y a beaucoup d'accidents, 900, et là, vous ne jugez pas important de faire rien. Mais, par ailleurs, dans la Beauce, on fait des travaux, puis, en même temps, on gaspille de l'argent, et là, vous me dites: Les normes sont correctes. Si les normes sont correctes, au ministère, ça veut dire que les plans ont été mal faits ou que les travaux n'ont pas été faits en conformité des plans.

M. Demers: C'est ce que M. le ministre mentionnait tantôt, c'est qu'il y a un "audit" qui va être produit le 10 juin. On est en train de revoir ça de A à Z, à partir du tout début. Est-ce que les sondages étaient bons? C'est important, s'il y a eu des erreurs dans les sondages, ça peut avoir...

M. Garon: Ils ont été payés, ceux qui ont fait les sondages?

M. Demers: Je ne peux pas vous dire si c'a été fait par le ministère ou si c'a été fait par une firme, là, je n'ai pas ce détail-là, mais c'a été fait. C'est le ministère, je pense, dans ce cas-là, qui a fait les sondages. Bon. Les résultats de ces sondages-là ont été traités comment? Les plans et devis, est-ce que les normes ont été respectées, au niveau des plans et devis? Évidemment, il y a toute l'étape de la construction, c'est tout le processus qui est à être examiné.

M. Garon: Là, vous n'êtes pas plus avancés que ça?

M. Deniers: Oui, on est plus avancés que ça, mais le rapport final d'"audit" est en voie de rédaction, on a beaucoup d'informations actuellement, mais je pense qu'il faut compiler tout ça dans un tout.

M. Garon: Puis à Val-Bélair, qu'est-ce qui se passe? Encore une route qui "cale", en ciment,

cette fois-là.

M. Demers: Bon, à Val-Bélair, on me dit que c'est à quelques endroits où il y a des transitions entre des types de sols différents, où il y aurait peut-être eu un problème de transition. Est-ce que là encore c'est au niveau des plans et devis ou est-ce que c'est lors de la construction? Là, je ne connais pas le détail du projet, mais c'est à quelques endroits localisés où on frappe des différences brusques de types de sols qui ont fait que, sous l'effet du gel, il y a eu des soulèvements, puisqu'il y a eu des fissures à quelques endroits, ce qui peut donner l'impression que le béton a "calé". Mais c'est plutôt une fissure à une zone précise de séparation de nature de sols, passage de roc, par exemple, à l'argile, ou... Habituellement, on prévoit une transition entre les deux.

M. Garon: Ça, c'est connu.

M. Demers: Pardon?

M. Garon: Ce sont des phénomènes connus.

M. Demers: Oui, oui, ce sont des phénomènes connus.

line voix: Mais, par ailleurs...

M. Deniers: Les sondages nous révèlent ce genre de choses-là, normalement.

M. Garon: Êtes-vous en charge, M. Demers, de la construction des routes de l'ensemble du Québec?

M. Demers: Oui.

M. Garon: Pour l'ensemble du Québec. Je vais vous poser une question précise, concernant les contrats de projets portant les numéros - je vais vous les noter, je vais vous les dire tranquillement - 665-0911-9, dont l'entrepreneur était Simard-Beaudry, à Montréal, dans les travaux de Montréal; 665-0923-9...

M. Demers: C'est un autre, ça?

M. Garon: Pardon? 665-0923-9, Beaver Asphalt; 665-0924-9, Beaver Asphalt; 665-0925-9, Corival; et 665-0926-9, Entreprises Bon Conseil. Alors, j'avais demandé les plans et devis, en date du 6 février 1990, au ministre responsable, par lettre, de même que j'avais demandé ces contrats en janvier, etc. J'aimerais savoir - et la question va être très précise - si, chaque fois qu'il y a eu du béton polymère... (10 h 45)

M. Demers: Oui.

M. Garon:... de spécifié dans ces contrats-

là, c'est du béton polymère qui a été posé? Je suis certain que vous savez ça par coeur.

M. Demers: Non, non. D'abord, je dois vous dire que, quand j'ai dit que j'étais responsable de la construction, je suis responsable de la Direction générale du génie, qui a le mandat de préparer les plans et devis. Mais, en fait, pour la partie réalisation, le responsable, ce n'est pas moi, c'est mon collègue Jiona qui est aux opérations. Moi, j'ai la responsabilité de la préparation des plans et devis. Maintenant, j'ai pris note de la question, mais je ne peux pas vous le dire par coeur.

M. Garon: Je demande au ministre...

M. Demers: Pardon.

M. Garon: Je demande au ministre - M. Jiona est en arrière de lui - si, chaque fois qu'on a spécifié, dans ces contrats-là - vous n'avez pas voulu me passer les plans et devis, je vais vous la poser en général - qu'il y a eu du béton polymère de spécifié dans les plans et devis sur lesquels ont soumissionné ces firmes... Vous savez ce que c'est, du béton polymère?

M. Demers: Oui, oui.

M. Garon: Bon, si c'est du béton polymère qui a été posé? Moi, je vais vous demander à vous, pendant que M. Jiona y pense, quelle différence il y a, pour vous, entre du béton polymère et du béton de type gunite.

M. Demers: Du béton polymère, d'abord, c'est un bitume polymère et non un béton polymère.

M. Garon: Oui.

M. Demers: C'est le liant, le bitume.

M. Garon: Oui.

M. Demers: Un bitume polymère, c'est un bitume qui a des propriétés de liant plus...

M. Garon: Adhésives.

M. Demers: ...d'un mastic plus adhésif, si vous voulez, et qui a des propriétés de plus grande résistance aussi, qui a un écart plus grand entre, comment je dirais, les capacités de résistance thermiques, son écart est plus grand qu'un bitume ordinaire, entre des températures très élevées, le différentiel qu'il peut y avoir entre le maximum de température élevée et le minimum de température. C'est un bitume dont l'écart thermique est plus grand.

M. Garon: Quand on fait de la réfection,

quand on spécifie du bitume polymère, pourquoi spécifie-t-on ça? Parce que ça coûte plus cher. Connaissez-vous la différence approximative de coût entre les deux?

M. Demers: Non, je ne la connais pas vraiment. Je sais que c'est plus cher, mais je ne peux pas vous dire exactement la différence de prix.

M. Vallières: On parle de 175 \$ de plus la tonne.

M. Demers: La propriété du bitume polymère c'est de pouvoir, entre autres, faire un mélange qui a une résistance plus grande à l'ornièrage".

M. Garon: A l'ornièrage".

M. Demers: Oui.

M. Vallières: J'ai indiqué au député de Lévis que j'ai demandé qu'on appelle à Montréal, afin de vérifier, sur ces contrats en particulier, si, chaque fois, était spécifié...

M. Garon: Pendant qu'on appelle, j'aimerais qu'on demande si on a spécifié du béton ou du bitume polymère dans chacun de ces contrats que j'ai mentionnés. Lesquels? Et pourquoi on avait spécifié du bitume ou du béton polymère pour faire les murs dans ces contrats-là?

M. Vallières: Pour faire des murs?

Une voix: Ce n'est plus pareil.

M. Vallières: Est-ce qu'on parle de la même chose? On m'indique que ce n'est vraiment pas pareil.

M. Garon: Les contrats dont je vous parle, il y a des murs là-dedans.

M. Vallières: Est-ce que vous parlez du béton bitumineux polymère ou du béton ciment polymère.

M. Garon: Ciment, c'est monsieur qui a dit bitume. Moi, j'ai parlé de béton, de ciment polymère. Mais, là, ne jouez pas à la cachette.

M. Demers: C'est parce que, quand on parle de bitume polymère, c'est vraiment pour un revêtement, c'est pour une chaussée.

M. Garon: Oui, oui.

M. Vallières: Tandis que le béton, le ciment polymère, bien là, c'est pour mettre...

M. Garon: Le béton, le ciment polymère.

M. Vallières: ...par exemple, sur les dalles, etc., les pHiers.

M. Garon: Ça aurait été plus simple si vous m'aviez fourni les contrats, j'aurais vu comment vous l'appeliez.

M. Vallières: On m'indique que ça a été demandé à l'intérieur des engagements financiers, les mêmes, au ministre des Transports et... C'est nous autres qui allons y répondre, je pense, ultérieurement.

M. Garon: J'ai demandé ça en janvier. C'est le seul contrat, d'ailleurs, sur lequel vous ne me répondez pas.

M. Vallières: On m'indique que vous l'avez demandé à deux places, alors, j'espère qu'à deux, on va être capable de vous répondre.

M. Garon: Plus qu'à deux places. Je les ai demandés à l'automne, au feuilleton du mois de novembre 1989, je n'ai pas eu encore de réponse. Je l'ai demandé les 23 et 24 janvier à vous. Je l'ai demandé les 30 janvier et 1er février à M. Elkas. Je l'ai demandé par lettre du 6 février à M. Elkas. Je l'ai demandé dans les travaux préparatoires à cette commission parlementaire, pour l'étude des crédits.

M. Vallières: Alors, vous allez finir par les avoir.

M. Garon: Je ne les ai pas encore eus. Ça a l'air gênant.

M. Vallières: J'espère qu'on pourra revenir, assez rapidement, suite à l'appel, qu'on va trouver les gens qu'il faut pour...

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

M. Gauvin: Sur le même sujet, Mme la Présidente, peut-être une question d'information à M. le ministre. Est-ce qu'en cours de construction de tronçon, il arrive qu'on change de surveillant, pour une raison ou une autre, que la firme qui a contracté la surveillance change de responsable ou s'il y a une clause qui exige que ce soit toujours le même responsable?

M. Vallières: Oui, on m'indique qu'effectivement, ce n'est pas nécessairement le même individu qui est sur le chantier en permanence. Ça peut arriver, oui. Est-ce que l'objet de votre question ce serait qu'il serait peut-être préférable que ce soit toujours le même individu ou...

M. Gauvin: Là, je me demande, la perception, des fois, de l'individu, du professionnel,

relativement aux critères de surveillance, vous avez les critères écrits, probablement, et les critères logiques qui permettent à la personne de travailler tous les jours, d'une part. Mais je pense, j'avais...

M. Fortin (Roger): Roger Fortin.

M. Vallières: Oui, M. Fortin va répondre plus précisément à la question.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Fortin.

M. Fortin: Il arrive, pas fréquemment, mais de temps en temps, qu'on puisse changer de surveillant sur des travaux, entre autres, des firmes d'ingénieurs-conseils, les surveillants, les ingénieurs, il y a une mobilité, il y a beaucoup de mobilité là-dedans. Si l'ingénieur démissionne de la firme, parce qu'il s'est trouvé une meilleure job ailleurs, c'est bien évident qu'il va y avoir un nouveau surveillant. C'est dans ces circonstances-là que ça arrive.

M. Gauvin: Maintenant, dans les critères, quand ces firmes-là prennent un engagement de surveillance, est-ce qu'il y a une fréquence de visites, ça doit être établi, la fréquence de visites? On mentionnait tantôt qu'il doit y avoir un rapport quotidien ou un rapport...

M. Fortin: Effectivement, mais ça dépend un peu de l'importance du chantier. Il peut y avoir des contrats avec résidence en chantier, mais, de toute façon, sur chaque chantier, il y a ce qu'on appelle le journal de chantier, que le surveillant doit remplir, c'est obligatoire qu'il remplisse ce journal-là, quotidiennement.

M. Gauvin: Est-ce que c'est la même firme qui a été retenue pour faire la surveillance des travaux, qui fait la surveillance de la qualité des matériaux?

M. Fortin: Ce sont deux firmes différentes. Le contrôle de la qualité des matériaux comme telle est faite par une firme qui s'occupe de ça, les matériaux. Alors, il y a deux firmes sur le chantier.

M. Gauvin: Est-ce que vous avez eu la chance, M. le ministre, d'entendre parler des problèmes comparables, ailleurs, que le ministère des Transports vit sur l'autoroute de la Beauce, à savoir une autoroute très achalandée par le transport lourd? Ma question devrait être autrement. Est-ce que c'était prévisible, d'abord? Ça aurait dû être prévu, que ce serait une des autoroutes où il y aurait un transport lourd, un achalandage exceptionnel dans le transport lourd?

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

M. Vallières: Évidemment, si ç'avait été prévisible, je pense bien qu'on aurait pris les mesures pour l'éviter. Compte tenu de ce qui s'est passé sur ce tronçon d'autoroute, j'ai demandé, pour ce qui est de la nouvelle section qui est actuellement en construction, qu'on prenne des mesures afin de s'assurer qu'on évite la répétition d'un pareil événement, parce qu'on est dans des sols d'à peu près de même nature. Alors, j'ai demandé à ce que... Et ça, je veux indiquer immédiatement au député de Lévis que ça va donner probablement naissance à des suppléments hors de tout doute. Alors si, par exemple, on a à indiquer à l'entreprise qui actuellement travaille sur la route d'augmenter, par exemple, les quantités de matériaux drainants qu'elle utilise, etc., comme ce n'était pas prévu au devis, on devra payer pour. On va prendre des mesures comme cela afin de s'assurer, entre autres, que les transitions qui sont prévues dans le contrat seront effectivement toutes faites avec beaucoup de scrupules.

Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres chantiers de cette nature-là qu'on a rencontrés au Québec ou si on en connaît ailleurs? Non, on m'indique que c'est un phénomène qui est vraiment très rare auquel on assiste présentement sur l'autoroute de la Beauce. Moi, je veux vous indiquer que, chez nous, l'an passé, entre autres, sur une section de la route 116, sur une centaine de mètres, on a connu des problèmes de soulèvements d'à peu près de même nature. L'entreprise va reprendre ses travaux cette année, et, dans ce cas-là, c'était vraiment imprévisible parce qu'on pense que c'est soit de l'eau qui est demeurée prise à l'intérieur des matériaux qu'on a utilisés ou encore une source souterraine qui aurait pris naissance suite aux travaux qui ont été effectués. Alors ça, c'est vraiment imprévisible et il y a reprise des travaux dans ce temps-là. Mais dans le cas de l'autoroute de la Beauce, la 73, on connaissait déjà la nature du sol. Donc, il y a peut-être lieu qu'on revoie - et c'est ce que le sous-ministre indiquait tantôt - qu'on essaie de voir si nos normes de construction à ce moment-là ne doivent pas s'adapter aux conditions de sol qu'on rencontre, c'est-à-dire que, lorsqu'on connaît la nature du sol, peut-être qu'on devra augmenter davantage les standards afin qu'on puisse éviter la répétition de pareils problèmes. En d'autres mots, ne pas prendre de chances quand on connaît la nature du sol. Donc, pour moi, c'est important parce que c'est quand même souvent des sommes importantes qui sont en cause. Surtout quand on construit une autoroute, on sait que ça rejoint presque le million par kilomètre de route. Or, ça me paraît très important de s'assurer de la qualité des travaux qui sont effectués. Pour ça, ça veut dire qu'il ne faut pas avoir peur d'appeler les choses par leur nom. Si les normes de conception qu'on a au ministère ou même la nature, la qualité des travaux, des

matériaux qu'on utilise, ne sont pas suffisantes, on va revoir ça et on va corriger la situation. Parce que si, à un moment donné, on veut corriger les choses, il y a quelqu'un qui doit faire un *mea-culpa* quelque part. Moi, je me dis: Que ce soit le surveillant, l'entrepreneur ou peut-être le ministère des Transports, bien, chacun prendra le niveau de responsabilité qui lui incombe, mais ce qui est important, c'est d'éviter la répétition de pareils événements lors de la construction de nos routes. Il y a d'ailleurs de la réputation du ministère des Transports du Québec.

M. Gauvin: M. le ministre, il y a quelques années, j'ai assisté comme représentant d'une firme de transport à un colloque sur les transports dans la région du New Hampshire et du Vermont. Et, à ce moment-là, il y avait eu un débat sur la construction des routes et on mentionnait l'importance qu'ils apportaient, ces deux États-là, à faire du remplissage, du remblai, du rechargement avec du matériel de la région même, c'est-à-dire que si on avait à remplir entre deux collines, on prenait du matériel qui était probablement adapté à cette région-là ou semblable. Est-ce qu'on a cette préoccupation-là ici?

M. Vallières: Tout le matériel conforme à nos normes de qualité qui est sur le terrain, on essaie de le récupérer effectivement. Et ça, je pense, c'est sur l'ensemble des travaux routiers du Québec. Effectivement, c'est une mesure qui est de nature à améliorer nos chances de réussite au niveau de la qualité des travaux qui sont effectués.

M. Gauvin: Est-ce qu'on peut dire que, d'un premier coup d'oeil, si on peut s'exprimer ainsi, ce serait un problème de matériaux qu'on vit sur l'autoroute?

M. Vallières: Pour l'instant, c'est difficile, mais je pense que l'"audit" qu'on va faire et l'analyse qu'on va faire du sol aux endroits qui sont visés devraient nous permettre d'identifier également si les matériaux qui ont été utilisés étaient, d'abord, conformes à ce que le devis prévoyait et, deuxièmement, s'ils étaient conformes, s'ils n'auraient pas pu être encore de meilleure qualité.

Alors, j'aimerais pouvoir peut-être donner quelques indications additionnelles au député de Lévis sur la question des polymères. J'inviterais M. Boivin à se joindre à nous. Alors, M. Boivin est en charge...

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, M. Boivin, si vous pouvez vous identifier, s'il vous plaît.
(11 heures)

Boulevard Métropolitain de Montréal

M. Boivin (Michel): Bonjour, je suis Michel Boivin, adjoint au sous-ministre pour les travaux dans la région métropolitaine pour cette année.

Béton polymère

M. Vallières: Alors, je veux indiquer ici, pour les besoins de la commission et du député de Lévis, que non seulement à la suite de son questionnement mais également à la suite des phénomènes qu'on avait connus l'année dernière sur le Métropolitain, on a pris l'initiative d'avoir une personne qui, sur une base quasi permanente, est sur le chantier et représente l'autorité du sous-ministre des Transports. Alors, M. Boivin fait partie d'un comité technique qu'il dirige. Souvent, lors de nos engagements financiers entre autres - j'espère d'ailleurs qu'on pourra en faire avant la fin de la présente session pour pouvoir continuer sur les engagements financiers - M. Boivin nous accompagnera afin de répondre à différentes questions de nature technique ou **organisationnelle** sur le Métropolitain. Alors, c'est le lien direct et le représentant immédiat du sous-ministre des Transports sur le chantier du Métropolitain. M. Boivin.

M. Garon: Depuis quand?

M. Boivin: Depuis le début d'avril, M. le député.

M. Garon: 1990?

M. Boivin: Oui, M. le député.

M. Garon: Puis avant, vous avez remplacé qui?

M. Boivin: Il n'y avait personne qui occupait cette tâche-là **parce** que les travaux du Métropolitain n'étaient pas commencés. En ce qui a trait aux contrats que vous avez mentionnés précédemment, il s'agit de travaux sur l'autoroute 20 qui ont été exécutés l'an passé et, effectivement, il y avait du béton polymère de spécifié aux contrats. Maintenant, le béton polymère est normalement utilisé pour des réparations de fini de surface, c'est-à-dire lorsque des épaisseurs très très minces - on **parle** de 4 à 10 millimètres de réparation de béton - on utilise un béton polymère pour s'assurer d'une bonne adhérence et pour s'assurer d'une bonne réparation. Or, ce qui est arrivé dans le cadre de ces contrats-là, c'est qu'on avait un prix soumissionné pour ce type de matériau là, mais qu'on ne l'a pas utilisé parce qu'on a fait très peu de réparations de 4 à 10 millimètres; on a fait des réparations plus en profondeur, nécessitant un béton plus régulier. Alors, c'est pour ça qu'on n'a pas utilisé de

béton polymère autant que spécifié aux contrats.

M. Garon: Pour aucun des contrats?

M. Boivin: Oui, presque. Pour la majorité des cinq contrats, il y a eu très, très peu de béton polymère de posé.

M. Garon: Dans quels contrats y avait-il du polymère de spécifié?

M. Boivin: Malheureusement, je n'ai pas le détail de chacun de ces contrats-là.

M. Vallières: Il m'apparaît important, à ce moment-ci, comme le député de Lévis pose des questions, je voudrais savoir si, au plan technique, ce qu'on vous dit, la raison de l'usage du polymère ou du non polymère, vous voulez des réponses précises, j'aimerais peut-être, si ça ne vous satisfait pas, que vous nous l'indiquiez.

M. Garon: Bien, j'ai demandé les contrats puis les avenants.

M. Vallières: Vous allez les avoir.

M. Garon: Ce que j'ai demandé, c'est ça que je n'ai pas. Moi, je peux vous dire, là... Je vais vous donner un exemple: il y en a un que j'ai, mais je ne l'ai pas eu de vous. Je vais vous en donner un, ici: projet 665-0926-9.

M. Boivin: 26?

M. Garon: Oui, 26-9.

M. Boivin: Entreprises Bons Conseils.

M. Garon: Entreprises Bons Conseils. Le contrat, qui devait coûter 8 638 000 \$, finalement va se terminer... c'est-à-dire qu'il y avait des imprévus de 863 000 \$, plus des excédents, des suppléments de 2 361 000 \$. **Ça** fait des dépassements assez généreux. Et, qu'est-ce qu'on disait dans le contrat? Je regarde à la page 130-9 du devis. On dit - c'est assez précis, ce qui doit être fait - écoutez ce qu'on dit: Les surfaces ainsi obtenues sont nettoyées par projection d'abrasif. Ce nettoyage doit permettre d'enlever la rouille sur l'armature et les petits morceaux de béton qui n'adhère plus parfaitement à la surface, et d'obtenir une surface rugueuse pour une meilleure adhérence au nouveau béton - je ne lirai pas tout, je continue, je saute deux paragraphes, je vais plus loin - Le piquage des éléments d'une même structure doit être planifié, de sorte que la stabilité de la structure ne soit pas compromise. Le surveillant a le droit d'intervenir et de changer les séquences de piquage, s'il le juge nécessaire. - je saute encore deux paragraphes, je continue - Après la cure de

mortier, de ciment polymérisé et de béton, toutes les surfaces réparées sont testées par le surveillant, en présence de l'entrepreneur, à l'aide d'un marteau. Si les surfaces frappées produisent un son creux, signe d'une mauvaise adhérence, l'entrepreneur doit démolir et refaire, à ses frais, les surfaces défectueuses.

Une voix: Oui.

M. Garon: Puis je continue. Attendez un peu. Je regarde plus loin ici: L'entrepreneur, après avoir piqué 25 millimètres de profondeur minimale jusqu'au béton sain et nettoyé les surfaces à réparer, tel que décrit à la section 207, applique un mortier renforcé de polymère à deux composants à prise rapide, description telle qu'à la section 214. Ça, c'est à la page 130-12. Alors, voyez-vous, c'est assez précis. Les gens soumissionnent pour ces produits-là. Le béton polymère est un béton qui coûte plus cher, qui est justement là pour qu'il y ait une meilleure adhérence pour ne pas qu'il y ait de craquage, etc. Et, après ça, une fois qu'on a soumissionné à des prix, là, on pose d'autres choses. Comment ça se fait, ça?

M. Boivin: Ce qui est arrivé, M. le député, c'est qu'au cours de la réparation, pendant la démolition, on s'est aperçu que les parapets et les structures étaient encore là plus "maganés" qu'anticipé et on a procédé presque à une reconstruction totale de la structure, ce qui explique les dépassements dont vous avez parlé tantôt. Alors, c'est pour ça qu'on a utilisé très peu de béton pour des réparations très minces. On a procédé, en fait, à une reconstruction plutôt qu'à une réparation telle que prévue aux plans et devis. On a procédé presque à une reconstruction.

M. Garon: Comment ça se fait que vos études thermographiques sont justement là pour démontrer ce qui va et ce qui ne va pas? Elles ne le démontraient pas ou bien...

M. Boivin: Les études thermographiques, M. le député, sont utilisées uniquement pour évaluer l'état du béton en dessous de la surface du béton bitumineux, en dessous de l'asphalte. Cette méthode-là n'est pas utilisée pour déterminer la qualité du béton sur un mur de parapet, par exemple, ou sur une colonne d'un pont. La méthode de thermographie est utilisée uniquement sur la surface de la dalle pour essayer de connaître la condition de la dalle avant qu'on procède aux travaux. Alors, c'est pour ça que cette méthode-là n'est pas utilisée sur des structures de béton comme telles, uniquement pour la surface de béton.

M. Vallières: Et, M. le député de Lévis, on a bien dit: Pour essayer de déterminer. Quand on

parle d'essayer de déterminer, ça veut dire qu'il y a un manque de précision même avec la thermographie. Alors, imaginez quand on y va avec le petit marteau pour savoir s'il y a du creux ou s'il n'y en a pas et qu'on évalue les quantités, ce n'est pas nécessairement facile de voir si on prévoit qu'il y a trois quarts de pouce ou un pouce, on se ramasse avec six pouces et, des fois, huit pouces enlevés et, des fois, la colonne au complet. Je reviens là-dessus parce que tantôt, vous avez fait allusion à la thermographie comme étant une technique reconnue. Moi, je veux que M. Boivin vous explique en quoi consiste la technique et qu'il indique aussi la marge de précision que ça nous apporte à l'intérieur de nos prévisions. Parce qu'on utilise actuellement sur le Métropolitain ce qu'il y a comme étant de plus moderne, c'est la thermographie. Et malgré cela, on se ramasse avec des suppléments qu'on ne pouvait pas prévoir. Alors, je voudrais qu'on insiste ici sur ce mode d'évaluation avant de préparer et d'évaluer nos quantités. Il y a des impondérables malgré la thermographie qui est utilisée. Donc, je vous invite à ne pas faire le saut, je vous le dis, il va y en avoir encore des suppléments. Il va y en avoir encore actuellement sur les travaux qu'on effectue parce que, même avec la thermographie, on n'est pas à l'abri de découvrir des choses qui sont imprévisibles, même avec cette technique qui existe. Si le député de Lévis connaît une autre technique, le plus grand service qu'il pourrait, pas seulement me rendre mais rendre à l'État du Québec, c'est de nous le dire au plus maudit, et on va l'appliquer.

Dépassements des contrats

M. Garon: Savez-vous une chose? Votre façon de faire les plans, ça me fait penser aux façons fédérales de faire les plans pour les frégates. On les fait au fur et à mesure. Mais je vais vous dire une chose: Comment faites-vous pour faire des soumissions de cette façon-là? Parce que des gens ont soumissionné.

M. Vallières: Oui.

M. Garon: Ça adonne. Les entreprises Bons Conseils, qui sont les dirigeants de cette firme-là?

M. Vallières: Le député de Lévis doit savoir que nos contrats sont à prix unitaire. Alors, ça va...

M. Garon: Bien oui. Mais qui sont les dirigeants d'Entreprises Bons Conseils?

M. Vallières: Je ne le sais pas. Je ne sais pas qui sont les dirigeants.

M. Garon: Hein?

M. Vallières: Je ne sais pas qui sont les dirigeants de l'entreprise.

M. Boivin: Le président, c'est M. Houle, je pense.

M. Garon: Les autres, les dirigeants? Comment se tait-il, c'est dans ces contrats où j'ai demandé d'avoir des contrats, où on a spécifié du béton polymérisé et ce n'est pas ça qu'on a posé? C'est ça que vous êtes réticent à me donner. J'ai demandé des avenants. Il doit y avoir des justifications des avenants.

M. Vallières: Vous allez les avoir.

M. Garon: Quand tu as des changements... Bien oui, mais je ne les ai pas.

M. Vallières: Laissez-moi le temps de tout...

M. Garon: Ça fait des mois que j'ai demandé ça.

M. Vallières: On vous en a fournis pour quatre mois, des engagements. Les autres vont suivre.

M. Garon: Les contrats pour les plans, les soumissions ont été faites au printemps de 1989. Ça fait longtemps qu'ils sont là. Ils sont publics, les contrats. Je vous les demande. Vous ne voulez pas les montrer.

M. Vallières: Pour se comprendre dans le processus, j'ai déjà indiqué au député de Lévis que j'irais progressivement, mois par mois. C'est ce qu'on fait et on ne mêlera pas les mois et les documents. Alors, vous allez le savoir par mois.

M. Garon: Il n'y a pas de "mélange" de mois. On ne se mêle pas si facilement que ça, vous savez.

M. Vallières: Oui, alors...

M. Garon: Quand même vous me donneriez avril avant mars ou mars avant avril, ça ne me mêlera pas.

M. Vallières: Ah! Bien, je veux être sûr.

M. Garon: Je suis capable de mâcher de la gomme et marcher en même temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Vallières: Le député de Lévis, ah! je sais qu'il y a bien des choses qu'il peut faire en même temps. Mais afin de s'assurer que, sur la thermographie, le député de Lévis va bien comprendre la technique, je veux qu'on en

reparle. Je veux qu'on en reparle parce que...

M. Garon: Non.

M. Vallières: ...peut-être que, vous, vous ne voulez pas mais, moi, je veux qu'on en reparle.

M. Garon: Je ne dis pas que je ne veux pas en parler, au contraire, c'est moi qui vous en ai parlé.

M. Vallières: Je veux que vous compreniez le procédé et pourquoi il y a des imprévus. Alors, M. Boivin va vous indiquer...

M. Garon: Ce n'est pas ça, là. C'est quand on fait des spécifications sur des contrats, ça adonne... J'ai mentionné les firmes. Ce n'est pas celles qui ont eu les moindres dépassements, c'est les dépassements considérables dans ces travaux-là. On a spécifié le béton polymérisé qui coûte beaucoup plus cher et, après ça, on pose autre chose. Mot, j'ai demandé les contrats avec les devis, les plans et devis, tous les avenants et qui les a signés pour justifier les changements aux plans et devis et les raisons. C'est marqué sur ces papiers-là. Et après ça, il faut que vous alliez au Conseil du trésor. J'ai demandé toute la séquence de tous ces documents-là à partir des plans et devis et des soumissions. Ça a l'air gêné, et là, vous l'admettez une fois que je vous l'ai dit que... Là, je vous l'ai demandé: Est-ce qu'il n'y avait pas du ciment polymérisé? Vous me dites oui. Je demande s'il a été posé. Vous dites non. Bon. On n'est pas... Ça adonne comme ça. Ça adonne que ce sont les endroits où ça a craqué. Ça adonne que c'est l'endroit où il y a du craquèlement, et il va falloir recommencer des travaux. Peut-être que si on avait posé le béton qu'on avait spécifié, ça n'aurait pas craqué. Mais il y a quelqu'un qui est responsable de ça, quelqu'un qui est responsable. Ce n'est pas aux contribuables à payer. Eux autres, ils ont payé pour les travaux. Mais si les travaux ne donnent pas les résultats, ce n'est pas aux contribuables à repayer en plus. Il y en a eu des soumissions...

M. Vallières: Est-ce que ça intéressait le député de Lévis de connaître aussi les différentes séquences? Si le temps nous le permettait de vérifier pour les années 1981, 1982, 1983, alors que le Conseil du trésor a été obligé de demander au ministère des Transports de justifier les différents suppléments qui apparaissaient à l'époque de votre gouvernement? Quand j'aurai fait les vôtres, vos engagements vont tomber dans ceux du gouvernement qui m'a précédé.

M. Garon: C'est vous qui étiez critique

M. Vallières: On va avoir du plaisir.

M. Garon: Vous aviez rien qu'à vous en

occuper dans ce temps-là. Moi, je n'étais pas critique dans ce temps-là.

M. Vallières: Ah non! Bien, c'est ça, tournez la page.

M. Garon: Moi, je suis critique actuellement.

M. Vallières: Passer l'éponge sur ce qui s'est fait avant, c'est très responsable.

M. Garon: Non, je ne passe pas l'éponge sur rien.

M. Vallières: Haut niveau de responsabilité du député de Lévis, oublions ça. Il essaie de dire que, les suppléments, c'est un phénomène nouveau, que ce sont des choses que le Parti libéral et le gouvernement libéral ont inventées. C'est des faussetés, ça existait auparavant.

M. Garon: J'ai dit le contraire, je n'ai pas caché que, dans les années antérieures, il y ait eu des dépassements autour de 10 % à 11 %, et ça, tout le monde va vous dire que certains dépassements... Personne ne va nier qu'il peut y avoir des dépassements mais, quand c'est rendu à 30 %, ce n'est plus pareil, là.

M. Vallières: Jamais votre gouvernement n'a effectué des travaux de cette envergure dans le passé. Vous ne faisiez pas de travaux de cette nature-là dans le passé.

M. Garon: Mais on avait des budgets plus importants dans le domaine de la construction routière que vous en avez dans votre temps. Arrêtez-moi ça!

M. Vallières: Dans le domaine... Comme on fait présentement sur le Métropolitain? C'est faux ce que vous dites; vous n'en avez jamais faits sur le Métropolitain, voyons donc!

M. Garon: On a dépensé 445 000 000 \$ de plus quand on compare années-années: cinq ans Libéral, cinq ans PQ, on a dépensé 445 000 000 \$ de plus.

M. Vallières: Pour une fois qu'on a un plan d'intervention et une planification sur le Métropolitain sur une base de plusieurs années, acceptez donc le fait qu'on fait des travaux et qu'il y a des impondérables dedans.

M. Garon: Je vais vous dire plus que ça. Dans les annonces payées dans les journaux par les firmes, ce n'est pas nous autres qui les avons payées, elles vous disent que, selon elles, il y avait 13 % de routes défectueuses en 1984 - à peu près la dernière année où on a été là, l'avant-dernière - et actuellement c'est rendu à

35 % de routes défectueuses et on s'en va vers beaucoup plus que ça, vers 70 % de routes défectueuses. C'est quand même depuis que vous êtes là. Et quand le ministre responsable, le député de Charlesbourg, disait que ça prenait 100 000 000 \$ de plus par année, quand vous regardez en dollars constants ce qu'on mettait, on mettait les 100 000 000 \$ de plus. Si vous regardez de 1981 à 1985, ça fait exactement cinq ans, 445 000 000 \$ divisés par cinq, ça fait à peu près presque 100 000 000 \$ de plus par année. Alors que c'est là actuellement qu'il n'y en a pas d'argent. Vous n'avez pas les budgets suffisants, vous ne faites pas l'ouvrage et, en plus, vous faites moins de travaux avec plus... Avec le même argent, vous faites moins de travaux et c'est le Vérificateur général lui-même qui le dit dans son rapport du 31 mars 1987, en comparant l'année 1986 aux autres années. Vous faites plus de plans et devis et il y a moins... La surveillance coûte plus cher. Avec 1 \$ de plans et devis et de surveillance, vous faites moins de travaux que jamais, et c'est le Vérificateur général lui-même qui vous le dit. C'est pour ça que j'ai parlé de la gestion. Je n'ai pas parlé de la compétence des ingénieurs. Vous remarquerez que je n'ai pas attaqué ça. J'ai dit, au contraire, que les ingénieurs sont rendus qu'ils sont obligés de faire des déclarations publiques pour qu'on avertisse que les ponts sont dangereux mais ils accusent, par exemple... Le Vérificateur général pose des questions sur la gestion du ministère, par exemple. C'est là-dessus qu'il les pose et c'est là-dessus que je pose des questions moi aussi. Je n'ai pas blâmé le gars qui a dit: L'acier polymérisé. Celui qui a dit: L'acier polymérisé... Non pas l'acier, pardon, du béton ou du mortier de ciment polymérisé. C'est là, dans les plans et devis. Il n'a pas mis ça pour le "fun". Finalement, ce n'est pas ça que vous posez. Mais celui qui a soumissionné, par exemple, il a soumissionné pour du prix de ciment polymérisé qui coûte beaucoup plus cher que du béton de type gunite.

M. Boivin: C'est pour ça, d'ailleurs, M. le député, qu'on a changé de type quand on n'exige pas cette qualité-là pour une reconstruction. Le béton polymère n'est pas approprié pour une reconstruction globale. C'est approprié pour une réparation, un fini de surface. Si on a de 4 à 10 millimètres de béton à poser, là, à ce moment-là, le béton polymère, qui est très dispendieux, est approprié pour ce genre de travaux-là.
(11 h 15)

M. Garon: Oui.

M. Boivin: Mais si on refait un parapet au complet, on n'utilise pas du béton polymère, M. le député. On utilise un béton plus régulier, moins dispendieux. Sauf que, là...

M. Garon: Oui. C'est pour ça que je vous ai

demandé de voir les plans. Je vous ai demandé si, à toutes les places - c'était marqué du ciment polymérisé - si on avait mis autre chose, vous avez dit: À peu près partout.

M. Boivin: Parce qu'on a...

M. Garon: Ça adonne de même.

M. Boivin: Non.

M. Garon: Beaver Asphalt, Bons Conseils...

M. Boivin: Non, c'est parce qu'on n'a pas fait...

M. Garon:... ça a adonné de même que des spécifications de béton polymérisé et ciment polymérisé, ça adonne que c'est dans ces firmes-là qu'on a mis du gunité partout, qui coûte moins cher. Ça adonne là, où ce sont ces firmes-là, où ça craque, ça craquelle. Ça adonne là, puis vous ne voulez pas nous fournir les plans, vous ne nous fournissez pas les papiers, même si ça fait des mois qu'on les a demandés. Ça adonne de même encore. Ça fait beaucoup de hasard. Ça fait beaucoup de hasard pour les mêmes travaux. Là, on a l'air d'être gênés, puis avoir honte, comprenez-vous, c'est épouvantable. Moi, tout ce que je demande, ce sont les papiers. C'est ça que je demande.

M. Vallières: Vous allez les obtenir.

M. Garon: Je ne parle pas de M. Boivin, il est là depuis le mois d'avril 1990. Je ne veux pas qu'on pense que je parle de M. Boivin, il est là depuis le mois d'avril 1990, et ce sont des travaux faits en 1989.

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

M. Boivin: Là, il faut que vous compreniez, M. le député...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant.

M. Boivin:... que le prix qu'on a payé pour la reconstruction du parapet, on a...

M. Garon: Ce n'est pas à vous que je pose la question, c'est au ministre. Vous n'étiez pas là en 1989.

La Présidente (Mme Bélanger): Laissez-le continuer, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ça ne me fait rien qu'il continue. Mais ne m'accusez pas de dire que...

M. Boivin: Non, mais je veux que la réponse soit complète.

M. Garon:... que je brasse M. Boivin quand je sais qu'il est là depuis avril 1990, il vient de nous le dire.

Une voix: Laissez-le continuer.

M. Vallières: On veut, M. le député de Lévis, que les réponses soient les plus complètes possible. Alors, je vais continuer de permettre à M. Boivin de donner les explications requises au questionnement que vous aviez, c'est un questionnement d'ordre technique. Moi aussi, les réponses m'intéressent parce que ça me préoccupe. Maintenant, ce que je viens de comprendre ce que M. Boivin vient d'indiquer, c'est qu'il est inutile d'utiliser des matériaux qui sont beaucoup plus dispendieux dans certains cas, par rapport à d'autres qu'on peut utiliser, qui sont tout aussi efficaces et reconnus. Parce que l'envergure des travaux prévus, à ce moment-là, dépasse celle qui était prévue. Par conséquent, on modifie la façon de faire, à l'intérieur du contrat. Mais, ça, ça ne pourra pas changer, parce qu'il y en a encore, des choses comme ça, qui sont à venir. M. Boivin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boivin.

M. Boivin: Il faut que vous réalisiez aussi que le béton qui a été utilisé pour construire le parapet, on avait un prix unitaire pour ce type de béton là. Donc, on en a utilisé une plus grande quantité, mais on avait un prix soumissionné pour ce béton-là. On n'a pas payé ça "at large", comme ça, on avait un prix soumissionné pour ce béton-là qui a été utilisé, un type de béton moins dispendieux que le polymère.

M. Garon: Je vais vous poser une question précise. Dans les contrats que je viens de mentionner, quelle était, pour chacun des contrats, la quantité de ciment polymérisé qui avait été spécifiée sur ces contrats-là, la quantité qui était prévue au contrat? Parce qu'il y a eu des prix. Quelle est la quantité qui devait être... On l'avait mis dans les plans et devis de ciment polymérisé, quelle est la quantité qui a été effectivement posée?

M. Boivin: Je n'ai pas les contrats devant moi. Par contre, je peux vous dire qu'il y en a eu très peu de posé, de polymérisé, parce que, justement, on a fait peu de correction de surface. On a fait des réparations plus majeures que ce qui était requis. Maintenant, je n'ai pas les six contrats avec moi, ici, aujourd'hui. Je ne peux pas vous dire les quantités spécifiées de chacun des "items" au bordereau. Maintenant, je peux vous dire que globalement, dans l'ensemble des six contrats, il y a eu peu de réparation de surface, plutôt des reconstructions, ne nécessitant pas de béton polymère, trop dispendieux pour la nature des travaux qu'on a réalisés.

M. Garon: Vous voulez dire qu'à toutes fins pratiques, vous vous êtes trompés à la grandeur de ces contrats-là.

M. Boivin: Effectivement, c'est que l'état des structures était endommagé plus que ce qu'on a anticipé. C'est vrai que c'est ça que je veux vous dire.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir, M. le ministre, une réponse à la question que j'ai posée. La quantité de ciment polymérisé...

M. Vallières: Vous allez l'obtenir.

M. Garon: ...qui avait été spécifiée, les surfaces qu'elle devait couvrir, les quantités...

M. Vallières: Je vais même...

M. Garon: ...qui a été posée et les surfaces qui ont été couvertes effectivement, pour chacun des contrats?

M. Vallières: Nous allons vous faire parvenir ça assez rapidement. Je ne sais pas si vous l'aurez cet après-midi, par exemple. Est-ce qu'on peut? Alors, dans toute la mesure du possible, je vous le donne même cet après-midi. J'espère que ce sera suffisant. J'aimerais aussi que M. Boivin nous explique... Je reviens à notre appareil qui sert à la méthode qu'on utilise, la thermographie, qui vise à évaluer les travaux qu'on a à effectuer, leur nature, également l'ampleur des travaux. J'aimerais que M. Boivin nous indique la façon dont on a procédé, le niveau de précision que, normalement, la thermographie nous donne et ce qui fait en sorte que, par la suite, on a des suppléments qu'on considère comme étant imprévisibles. La question du député de Lévis, tantôt, a demandé une réponse qui indiquait que pour les travaux qu'on faisait, on utilisait d'autres matériaux parce que l'ampleur était beaucoup plus grande que prévue. Alors, ça confirme qu'il y ait des suppléments et qu'ils soient inévitables. J'aimerais que, malgré...

M. Garon: Combien coûte une tonne? On a dit un écart de 175 \$ la tonne, combien coûte une tonne de ciment polymérisé et combien coûte une tonne de ciment de type gunite?

M. Boivin: Vous parlez bien du béton de ciment, vous ne parlez pas du béton d'asphalte polymère? Le béton de ciment?

M. Garon: Ciment, les deux, si vous voulez...

M. Vallières: La réponse que je vous ai donnée tantôt...

M. Garon: Les deux, si vous voulez, les

deux parce que monsieur...

M. Vallières: ...la réponse donnée tantôt, là, 175\$...

M. Garon: De différence?

M. Vallières: C'était pour le pavage, c'est différent. Mais ce qu'on va vous fournir, c'est pour le béton de ciment...

M. Garon: Ciment de type gunite et ciment polymérisé. La même chose pour le bitume.

M. Vallières: Oui. Voulez-vous qu'on vous le donne en même temps que les autres affaires ou, si on l'a ici, on vous le donne?

M. Garon: Bien, je pense que avez ça, quasiment. Si on savait qu'il y avait un écart de 175 \$, on savait le prix de l'un et de l'autre, j'imagine. On ne savait pas l'écart sans savoir le prix de chacun, j'imagine. C'était bien plus simple de savoir le prix de chacun et de faire la soustraction que se rappeler que l'écart était de 175\$.

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

M. Garon: On doit l'avoir tout de suite, la réponse.

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

M. Thérien: Moi, je...

M. Vallières: Alors le ciment, c'est au mètre cube, on va vous l'obtenir rapidement.

M. Thérien: Moi, je...

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

M. Thérien: Je demanderais au ministre...

M. Garon:...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît.

M. Vallières: Mais juste peut-être, avant l'intervention du député de Rousseau, j'aimerais que M. Boivin - je reviens à ce que je lui demandais tantôt - pour la gouverne des membres de cette commission, je veux absolument savoir c'est quoi, la technique qu'on utilise. Puis en quoi elle est précise. Puis en quoi aussi elle comporte certaines imprécisions. Et la façon dont on procède actuellement, dont on a procédé, pour évaluer les quantités sur

es présents contrats qu'on effectue sur le Métropolitain.

M. Boivin: Alors, la thermographie...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boivin.

M. Boivin: Oui, la thermographie...

M. Garon: J'aimerais mieux, Mme la Présidente, avoir des réponses aux questions que j'ai posées. Là, vous me proposez des réponses à des questions que je n'ai pas posées. Si vous voulez me donner d'autres réponses, vous m'en donnerez si vous voulez, mais j'aimerais mieux avoir les réponses aux questions que j'ai posées.

Des voix:...

M. Vallières: Je pense que ça devrait intéresser le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pense que le député de Rousseau, c'était la question à laquelle il voulait répondre.

M. Vallières: C'était la base de vos questions, M. le député de Lévis.

M. Thérien: Non, mais c'était...

M. Garon: Laissez faire la base de mes questions, je veux des réponses à mes questions.

M. Thérien: Non, mais c'était...

M. Vallières: Vous allez les avoir tantôt...

M. Garon: Laissez faire la base de mes questions, je m'organise tout seul...

M. Vallières: On va vous mettre en "stand-by", puis on va passer au député de Rousseau.

M. Thérien: Oui. Mme la Présidente, c'était l'objectif de ma question. En commission parlementaire, il y a des parlementaires, ici, on veut la connaître la réponse, nous. S'il ne veut pas l'accepter, la réponse, c'est son droit, ça. Si c'est une bonne réponse, ça ne fait pas son affaire, c'est évident. Mais, ici, il y a des parlementaires qui veulent connaître comment ça s'est produit, puis être capables de répondre à nos citoyens. S'il ne veut pas l'entendre, il interrompt à toutes les 10 secondes M. Boivin qui est en train de nous dire comment ça s'est produit. C'est évident que ça ne correspond pas à la réponse qu'il veut, il n'en veut pas, de réponse. Nous, on en veut ici, l'aile parlementaire. On s'attend à ce que M. Boivin et le ministre nous donnent la réponse. Alors, M. Boivin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boivin.

Thermographie

M. Boivin: Pour ce qui est de la thermographie, comme son nom l'indique, on utilise la chaleur pour essayer de détecter en dessous de la dalle de béton bitumineux les conditions de la dalle de béton de ciment qui devra être réparée. Maintenant, cette méthode-là est relativement récente. On essaie de l'adopter parce qu'elle est huit fois moins dispendieuse que la méthode conventionnelle du carottage. Alors, on a utilisé cette **méthode-là**, par exemple, sur le Métropolitain l'an passé, dans la préparation des plans et devis pour les contrats du Métropolitain. Et, avec la thermographie, on avait pu déceler qu'environ 4 % de la surface totale de la dalle du Métropolitain nécessiterait une réparation de quelque nature. On savait que le béton était détérioré pour environ 4 % de la surface, ce que la thermographie nous disait. Or, au génie, les spécialistes ont dit: 4 %, ce n'est vraiment pas beaucoup par rapport à ce qu'on a fait ailleurs en province. La méthode est relativement récente, ils ont décidé de hausser ça à 7 % pour spécifier aux contrats. Quand c'est arrivé, maintenant, à la lumière des travaux de l'an passé sur la 20, on a aussi réalisé qu'encore là, la dalle de béton était plus endommagée qu'anticipé, on a encore doublé la quantité prévue, donc on a prévu 14 % de la surface de la dalle de béton à réparer, alors que la thermographie nous en donnait 4 %. C'est une méthode qui est nouvelle, on l'a essayée. On est en train de faire maintenant des comparaisons entre ce qu'elle nous donnait et ce qu'on a actuellement, et puis on va probablement tirer des leçons pour son usage dans les années à venir. C'est le procédé qui est utilisé maintenant. Ça, c'est juste pour en dessous de la surface de béton bitumineux. Cette méthode-là ne s'applique pas pour les murs de parapet ou pour les colonnes.

M. Thérien: C'est quoi, la méthode?

M. Boivin: C'est du carottage et du sondage visuel localement.

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

M. Garon:...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais l'alternance, M. le député de Lévis... Quand vous avez la parole, j'ai assez de misère à passer l'alternance, là...

M. Garon: ...du règlement. Je vous demande d'appliquer le règlement en vertu de la règle de l'alternance.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais...

M. Gauvin: Je suis prêt à accepter cette règle-là, si vous me reconnaissez après la prochaine question.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le député de Lévis, parce qu'on a beaucoup de difficulté à vous enlever la parole quand vous l'avez.

M. Garon: Je comprends que les gens qui travaillent avec le ministre viennent suggérer des questions aux députés pour que j'aie le moins de temps possible, mais ça ne fait rien. Je vais vous dire, ça ne m'énerve pas. Je suis capable de jouer avec n'importe quelle règle du jeu. Mais, mes questions, je vais les poser. Je vais prendre le forum que j'ai. Si ce n'est pas ici, c'est ailleurs.

M. Vallières: Mme la Présidente, j'aurais une question de règlement. Je n'accepte pas ce que vient de dire le député de Lévis. Qu'est-ce que c'est que ça? Mes attachés politiques n'auraient pas le droit de passer au travers de cette salle et de parler aux gens qui sont là? J'accepte de prévoir leurs salaires, même de les donner, dans ce qu'on a donné au ministre et ces gens-là n'ont pas le droit de s'adresser aux membres de la commission? Un instant! Vous présumez qu'on va souffler des questions? Voyons-donc, qu'est-ce que vous faites là?

M. Garon: Je n'ai pas dit ça. J'ai dit qu'il se passait ça.

M. Vallières: Et j'imagine qu'ils n'ont pas le droit, non plus, d'aller à l'étage supérieur et d'aller à la toilette ou d'aller où ils veulent.

M. Garon: Non, non.

M. Vallières: Voyons, vous présumez qu'on est en train d'alimenter...

M. Garon: Voyons donc!

M. Vallières: Bien oui, il est allé s'acheter un sachet de gomme. Voyons donc! On a le droit de faire ça.

M. Garon: Mme la Présidente... Vous feriez mieux de mâcher de la gomme, vous feriez quelque chose au moins.

M. Vallières: Aïe! franchement.

M. Garon: Alors...

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

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, je vais demander au ministre s'il peut me fournir la liste des fonctionnaires qui ont été en congé sabbatique ou en congé sans solde, depuis 1986, avec la fonction de chacun, la date de leur départ et la date de leur retour, s'ils sont revenus, ou du retour anticipé s'ils ne sont pas encore revenus du congé sans solde ou du congé sabbatique.

M. Vallières: Je vais vous la fournir, mais pas aujourd'hui.

M. Garon: Non, je comprends que ce n'est pas aujourd'hui, mais...

M. Vallières: On va vous fournir ça.

M. Garon: ...dans un délai raisonnable.

M. Vallières: Oui. Là, il y a un problème. Je me rends compte qu'aux Transports, je ne sais pas si dans les autres ministères c'est pareil, mais il y a très peu de choses qui sont informatisées. On va essayer de voir à ça. J'aimerais pouvoir répondre de façon beaucoup plus instantanée à certaines questions de cette nature-là. Mais, on est littéralement obligés actuellement de faire toutes nos recherches "à la mitaine", dans les différents dossiers. Je promets ce type d'information-là au député de Lévis. Normalement, on devrait être capables rapidement lui donner une réponse. Mais là encore, ce n'est même pas fait par ordinateur. On va chercher l'information, la cueillir à l'intérieur de documents dont on dispose, "à la mitaine". Mais je vais vous les remettre.

M. Garon: Mais vous ne pouvez pas me reprocher, quand vous me dites: On travaille "à la mitaine". Si le ministère travaille "à la mitaine", ce n'est pas ma faute. C'est pour ça que j'ai parlé de la gestion, aussi...

M. Vallières: Ça va changer. Ça change.

M. Garon: ...de la gestion du ministère. Si vous dites que vous ne pouvez pas produire des choses parce que vous travaillez "à la mitaine", bon, il y a là un problème de gestion.

M. Vallières: On a un délai de quoi? Quelques semaines, deux semaines de délai pour répondre.

M. Garon: On est à l'ère de l'ordinateur, à l'ère des avions supersoniques et à l'ère des véhicules interplanétaires. Mais si vous êtes restés "à la mitaine", vous avez le droit, mais ce que je veux vous dire, c'est qu'il y a un problème de gestion là. Et je pense que le ministère devrait être mieux desservi. Et je comprends les ingénieurs qui sont en grève, qui nous disent

qu'ils aimeraient mieux pouvoir faire plus de travaux au gouvernement. Ils aimeraient mieux avoir des salaires équivalents. Ils aimeraient mieux pouvoir faire davantage de travaux. Et vous avez remarqué que j'ai bien distingué tantôt entre les ingénieurs du ministère, les professionnels et la gestion. J'ai fait une distinction très marquée. J'étais très content de voir que les ingénieurs, dans leur grève, se sont sentis obligés de dire que le pont de Saint-Romuald - je vois la députée des **Chutes-de-la-Chaudière** qui est à côté, c'est maintenant un pont situé **dans** son comté - était un pont défectueux et que le ministère n'avertissait pas le public. Il a fallu que les ingénieurs soient en **grève**. Une de leurs mesures était d'avertir le public que ce **pont-là** n'était pas suffisant, qu'il était dangereux. Et, finalement, le ministère a réagi, avec plusieurs jours de retard. Ça a pris du temps. Et même quand il a réagi, encore là, les affiches n'étaient pas posées ce matin, même s'il l'avait dit hier. S'il y a un camion qui passe et que le pont s'écroule, bien, il y aura des responsables. C'est des responsabilités, ça. Là, que les ingénieurs soient obligés de faire une grève pour aviser, parce que le ministère, dans sa gestion non transparente, ne se sent pas d'obligations vis-à-vis de la sécurité du public, je vais vous dire une chose: C'est très important. Le ministre, je regrette, il est le chef du ministère. Il a un sous-ministre qui est le sous-chef. Il a des sous-ministres adjoints, également, et il a des directeurs généraux et des chefs de service. Mais qu'on n'avise pas et qu'on ne prenne pas les mesures pour aviser le public que les ponts sont dangereux... Quand j'ai posé des questions sur les ponts dangereux, sur les études qui ont été faites au ministère, on disait: Non, tout est sous contrôle. Mais il a fallu les ingénieurs en grève pour nous dire que tout n'était pas sous contrôle. Ça veut dire que les professionnels sont assez responsables pour dire: Ce n'est pas correct ce qui se fait au ministère, de ne pas aviser le public qu'il y a des ponts dangereux.

M. Vallières: Mme la Présidente, je veux bien être tolérant à l'endroit du député de Lévis, là-

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

M. Garon: Je n'ai pas terminé.

M. Vallières: ...il avait une question. Non, le député de Lévis avait une question qui portait...

M. Garon: Non, je n'ai pas fini.

La Présidente (Mme Bélanger): Si M. le ministre veut répondre, M. le député de Lévis, je pense qu'il faut lui donner l'opportunité de...

M. Garon: Oui, mais attendez un peu. C'est moi qui pose... C'est moi qui ai la parole.

M. Vallières: C'est combien de questions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole, et il répondra quand j'aurai fini de parler. Alors, c'est fini.

M. Vallières: M. le député de Lévis, on va les prendre une par une, si vous voulez bien.

M. Garon: Non, non, je n'ai pas fini.

M. Vallières: Vous m'avez posé une question sur les congés sans solde, je veux y répondre.
(11 h 30)

M. Garon: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre! Un instant, s'il vous plaît!

M. Vallières: On parle des ponts et des congés sans solde. De quoi veut-on parler là?

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que le ministre... Si vous faites une affirmation, le ministre a le droit de vous répondre.

M. Vallières: On ne parlera pas des deux en même temps.

M. Garon: Oui, oui, mais le ministre n'a pas d'affaire à me couper pendant mon intervention. C'est moi qui pose la question.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense, M. le député de Lévis, que c'est un dialogue...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et, à un moment donné, on peut répondre...

M. Garon: Mais le dialogue, pour des gens civilisés... C'est en vertu du règlement, j'invoque le règlement. J'ai mon droit de parole. Je parle actuellement, et, quand je parle, le ministre n'a pas à m'interrompre et il prendra la parole pour répondre après que j'aurai fini de parler. C'est de même que ça marche dans une société civilisée...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...ordonnée...

M. Thérien: Question de règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Thérien: Mme la Présidente, je veux savoir, l'aile parlementaire, si elle a le droit d'avoir du temps aussi. Parce que là, ce n'est pas des dialogues, c'est des monologues. On veut savoir, nous, s'il y a un système d'alternance. Mais est-ce qu'on peut bénéficier du temps pour poser des questions? On a des réponses sur le Métropolitain; on a d'autres questions. Les réponses ne convenaient pas. On a d'autres questions. Est-ce qu'on a le droit, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, vous avez le droit de poser des questions. Le temps est réparti 50-50. C'est 50 pour le côté de l'Opposition et 50 pour les ministériels.

M. Thérien: Donc, on a le reste de l'avant-midi à parler parce qu'on n'a pas beaucoup parlé.

M. Garon: Mme la Présidente, si le député s'était intéressé au débat hier et avait été ici hier, il aurait vu au contraire que, même quand ce n'était pas le tour de parole à des gens, ça m'a fait plaisir de les laisser parler quand c'était des sujets, et même des fois, deux députés ministériels de suite... Mais là, si...

M. Thérien: On parle d'aujourd'hui. On parle de la situation présente.

M. Garon: Mais actuellement, je suis dans les débats. Je ne veux pas me faire interrompre parce qu'on ne voudrait pas que je continue. Ça fatigue des gens. Je vois que ça fatigue, mais que voulez-vous? moi, j'ai demandé les renseignements. J'ai été tolérant et patient.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais je vous...

M. Garon: J'ai demandé mes questions à partir du mois de novembre. Je n'ai pas eu de réponse. Maintenant, j'ai dit...

M. Thérien: Moi, j'ai demandé ça à la présidente. La présidente a répondu.

La Présidente (Mme Bélanger): Je tiens à vous dire, M. le député de Lévis, qu'une fois que vous allez avoir eu la réponse à vos questions, j'aimerais que vous cédiez la parole à un député ministériel.

M. Garon: Oui, oui, mais je vais finir mes questions à ce moment-là.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Allez-y.

M. Garon: Je ne suis pas obligé de poser une question seulement quand je parle. Je peux poser plusieurs questions en présumant que

c'est...

M. Gauvin: Mme la Présidente, question de règlement, pour bien comprendre.

M. Garon: Les gens peuvent noter les questions qu'on pose.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Un instant, M. le député de Lévis.

M. Gauvin: Juste une question. D'abord, j'aimerais que ce soit vous qui nous donniez la parole...

M. Garon: C'est correct, ça. C'est toujours de même.

M. Gauvin: ...d'une part, et, d'autre part, on devient impertinent dans le débat quand on n'a pas la chance d'intervenir dans un sujet donné. Je vois qu'il y a des conseillers du ministre, et j'aurais aimé intervenir. Ils ne sont plus là, mais je pense qu'on va pouvoir la poser pareil de toute façon. C'est de là l'importance de pouvoir alterner si nous avons des questions à poser dans un sujet donné. Je pense que le député de Lévis nous l'a fait remarquer hier aussi qu'il souhaitait qu'on reste dans le sujet quand on posait des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vais être très vigilante, M. le député de Montmagny-L'Islet. M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, j'ai demandé au ministre de nous fournir des documents concernant les fonctionnaires en congé sabbatique ou en congé sans solde depuis 1986, la fonction de chacun, la date du départ, la date du retour s'ils sont revenus ou la date du retour anticipé. Et s'il considère qu'il peut le faire, me fournir la raison du congé sans solde ou du congé sabbatique.

Ensuite, j'aimerais savoir également, concernant les dépassements de coûts dans le plan Côté à Montréal, des travaux qui se font dans Montréal, où en est rendue l'enquête du ministère. On avait dit qu'il y avait une enquête qui était en cours. Où est rendue l'enquête du ministère concernant les dépassements de coûts? Le ministre avait indiqué qu'il faisait enquête là-dessus la dernière fois, lors des engagements financiers. J'aimerais savoir également quelles mesures on a prises au ministère concernant les allégations sur M. Jacques Alepin dont M. Elkas et vous-même avez indiqué publiquement que vous réprochiez l'activité. Alors, vous avez dit ça publiquement. Vous avez dit que vous n'étiez pas d'accord avec ça. Quelles sont les mesures administratives qui ont été prises par la suite, qui indiquaient que les activités de M. Alepin étaient réprochées selon les déclarations qui ont été faites par M. Elkas et même par vous-même?

À ce moment-là?, vous aviez indiqué votre étonnement.

J'aimerais savoir également, concernant le rapport du Vérificateur général de 1987, quelles sont vos explications concernant cette question, le rapport du 31 mars 1987 où on indique qu'il se fait moins de travaux pour chaque dollar investi dans les plans et devis et la surveillance qu'antérieurement. Quand on compare l'année 1986 aux années antérieures, on dit qu'il se fait moins de travaux par dollar qui va dans les plans et devis et dans la surveillance. Quelles sont les mesures concrètes que vous avez prises concernant cela?

Maintenant, un autre point. Je vais dire que le ministre Côté avait indiqué, lorsqu'il était ministre des Transports, qu'il avait besoin de 30 000 000 \$ par année pour renforcer et réparer les ponts. Je dis bien ce qu'il a dit, hein! Le ministre Côté disait avoir besoin de 30 000 000 \$ par année pour renforcer et réparer les ponts - ce n'était pas pour en faire des neufs - pour renforcer et réparer les ponts existants, et ce, dès l'an dernier. Or, votre budget de cette année ne sera que de 15 000 000 \$ à cet effet, c'est ce qu'indique la programmation du ministère que vous nous avez fournie dans le cahier des crédits. Alors, j'aimerais, à ce moment-là, savoir comment vous allez vous organiser avec 15 000 000 \$, alors que l'ancien ministre disait qu'il avait besoin de 30 000 000 \$?

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

M. Vallières: Alors, Mme la Présidente, je veux vous indiquer que j'ai noté quelques-unes des questions du député de Lévis et il les répétera s'il y en a que j'oublierais au fil de mes réponses. Vous comprendrez également que ce type de questionnement de 8 à 10 questions pourrait faire en sorte que l'on prive littéralement ceux qui sont à ma gauche, à cette commission, de poser toute espèce de question d'ici 13 heures. Je veux que vous soyez conscients de ça.

M. Garon: Ce n'est pas son problème, ça. Il n'a pas affaire à ça, lui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, le règlement dit qu'une fois qu'une personne, un parlementaire a la parole, il peut questionner pendant 20 minutes...

M. Vallières: Bon! Alors, allons-y.

La Présidente (Mme Bélanger): ...sans interruption. Alors, si les députés ministériels veulent avoir 20 minutes après, sans calculer les réponses, eh bien, c'est à eux de prendre le temps qu'il faut.

M. Vallières: O.K. Alors, Mme la Présidente, j'ai une question de précision au député de Lévis concernant les congés sans solde...

La Présidente (Mme Bélanger): Sans calculer les réponses.

M. Vallières: ...ou les congés sabbatiques. C'est indépendamment de la durée, ça, M. le député de Lévis: si quelqu'un s'est absenté deux semaines en congé sans solde qui aurait fait une demande, vous voulez l'avoir aussi. Depuis 1986.

M. Garon: 1986.

M. Vallières: O.K. Alors, vous comprendrez... Est-ce que ça inclut la Commission des transports? C'est la question que vous posez, parce que ça ne relève pas de moi, ça me permettrait, là...

M. Garon: Tout le monde.

M. Vallières: O.K.

M. Garon: Ministères et organismes relevant du ministre des Transports.

M. Vallières: Bon, alors ça ne couvre pas seulement mon niveau de responsabilité là, vous êtes conscient de ça?

M. Garon: Non, j'ai bien dit les congés sabbatiques, d'une part...

M. Vallières: Oui.

M. Garon: ...et les congés sans solde, d'autre part. Je ne veux pas mélanger les deux. Il peut arriver un congé sans solde pour un accouchement ou quelque chose de même là, ça veut dire...

M. Vallières: Oui.

M. Garon: ...ou encore pour raison de paternité...

M. Vallières: Ou pour travailler dans un cabinet politique...

M. Garon: Oui, oui.

M. Vallières: ...comme c'est le cas de M. Leblanc, qui est chez M. Parizeau présentement, qui était à la Commission des transports.

M. Garon: Ça peut arriver.

M. Vallières: Ça peut arriver, c'est ça. Alors, vous ne ferez pas le saut s'il y en a d'autres.

M. Garon: Qui? Qu'est-ce que vous dites? Qu'est-ce qu'il a dit? Qui?

M. Vallières: M. Leblanc, qui est le frère...

M. Garon: Je ne le connais pas.

M. Vallières: ...d'une de vos ex-collègues et qui a été embauché par M. Parizeau à son cabinet et qui a obtenu un congé de la Commission des transports.

M. Garon: Je ne le connais pas.

M. Vallières: Non, il n'y a rien là, je veux dire, mais ne faites pas le saut s'il y en a d'autres dans d'autres...

M. Garon: Non non, je ne fais pas de saut, je ne saute pas facilement, d'ailleurs.

Une voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Même s'il est léger.

M. Vallières: Concernant l'informatique dont je parlais tantôt, je veux vous indiquer qu'on a mis sur pied un plan directeur de l'informatique et qu'au cours des mois et des années à venir le ministère devrait être à la fine page à ce niveau, et c'est l'une des préoccupations de celui qui vous parle, que l'on puisse repérer beaucoup plus rapidement l'information dont on a besoin.

Le député de Lévis faisait allusion tantôt, il parlait d'enquête au ministère des Transports. Il n'y a pas eu d'enquête au ministère des Transports à la suite du supplément dans la région de Montréal. Il y a quand même eu analyse de la situation. Je veux également lui indiquer qu'il y a quelques mois j'ai demandé à rencontrer moi-même M. Alepin afin de discuter de la façon dont ça s'était passé sur le chantier. Je sais que le sous-ministre, qui est à ma droite, a également procédé à une analyse exhaustive de la situation et, je pense, a fait rapport là-dessus à M. Benoît Morin, qui est du Conseil exécutif. Je ne sais pas si M. le sous-ministre aurait à commenter à la suite du travail de supervision qu'il a effectué dans ce dossier - je pense que, oui, je vais lui permettre de le faire - afin d'indiquer la suite qui a été donnée et la nature de l'exercice qu'il a fait à la suite des engagements financiers que nous avons faits ici au mois de janvier dernier. M. Bard.

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

M. Bard (Jean-Marc): Mme la Présidente. Alors, comme vient de l'indiquer M. le ministre, à la suite des événements de l'an dernier, entre autres des dépassements sur les contrats de la

route 2-20, le secrétaire général du Conseil exécutif m'a demandé de lui faire un rapport sur l'état de la situation et de questionner également M. Alepin sur les allégations qui avaient été faites au moment des engagements financiers. J'ai convoqué M. Alepin, je lui ai posé des questions pertinentes. J'ai également vérifié avec ses collègues dans son milieu de travail. Et il n'y avait rien qui nous portait à croire que les allégations étaient fondées et que ça avait affecté d'une façon quelconque son comportement professionnel. J'ai fait un rapport à M. Benoît Morin, lui faisant état de cette situation et c'en est resté là. Par la suite, M. le ministre a également fait venir M. Alepin pour tenir un peu la même conversation avec lui.

M. Vallières: Oui. En ce qui concerne maintenant... M. le député de Lévis nous demandait ce qu'il y avait eu de fait suite aux engagements financiers de l'année dernière. Vous avez eu l'occasion de rencontrer M. Boivin tantôt qui est une nouvelle personne à l'intérieur du processus décisionnel sur la question du Métropolitain. Je vais demander à M. Bard de vous expliquer la structure qui a été mise en place et la façon, les différents niveaux de responsabilité concernant les autorisations, entre autres, sur les suppléments et la supervision des travaux dans la région de Montréal. Alors, M. Bard.

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

M. Bard: Mme la Présidente, également suite aux événements sur les contrats à Montréal l'an dernier sur l'autoroute 2-20, on a eu plusieurs réunions au ministère avec les deux ministres et on a discuté des moyens à mettre en place pour s'assurer qu'il y avait un suivi approprié de fait et que, particulièrement dans l'exécution et le déroulement des travaux, on puisse être informés de façon régulière sur le cheminement technique et sur toute variation dans le contrat, qui pourrait se produire, etc. Alors, c'est dans ce cadre-là que nous avons nommé M. Michel Boivin en charge d'un comité technique à Montréal qui, dans le fond, travaille en collaboration directe avec M. Robert Schietekatte, le directeur régional, et, également, avec le comité de gestion des travaux qui est composé de M. Alepin et de M. Valois pour s'assurer que, lorsqu'il y a des choses qui peuvent déroger au contrat tel que signé avec les entrepreneurs, la haute direction du ministère en soit tenue au courant de façon hebdomadaire. Alors, c'était le but visé par la nomination de M. Boivin, qui se rapporte directement au sous-ministre et qui passe tout près de quatre jours par semaine à travailler sur les contrats de l'autoroute 40, à Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Entretien des ponts

M. Vallières: Oui. Alors, concernant maintenant la question sur les besoins qu'avait exprimés mon prédécesseur concernant les structures, les ponts, j'ai déjà indiqué précédemment, soit lors de conférences de presse ou même à l'Assemblée nationale, je crois, que cette année, nous allons consacrer quelque 15 000 000 \$ au renforcement de ponts et qu'un autre montant de 30 000 000 \$ s'ajoute à ça pour la rénovation ou la reconstruction de ponts, ce qui fait un total de 45 000 000 \$. Et à partir de l'an prochain, nous allons affecter en moyenne, sur la base de quatre ans, 30 000 000 \$ par année pour le renforcement et 30 000 000 \$ pour la rénovation. Donc, selon les données que j'ai, c'est largement supérieur à ce que mon prédécesseur avait même pu évaluer. Alors, c'est, en fait, 60 000 000 \$...

M. Garon: En quelle année?

M. Vallières: À partir de 1991 et, cette année, c'est 45 000 000 \$. Alors, historiquement, c'était entre 14 000 000 \$ et 18 000 000 \$ qu'on mettait sur les ponts. Je ramène le député de Lévis à ces données pour lui indiquer qu'il y a un effort considérable qui est fait afin d'améliorer le niveau de la qualité de nos structures et ponts au Québec. Je dois vous indiquer que c'est une des priorités que m'avait laissées mon prédécesseur et que je me suis fait un devoir de pouvoir non seulement reconduire, mais accentuer avec les fonds qui nous ont été récemment accordés sur une base de cinq ans. Alors, je veux être bien sûr que le député de Lévis comprenne bien et qu'il sache bien les sommes considérables qu'on va affecter au niveau des ponts. Alors, je lui mentionne cette année ces quelque 45 000 000 \$, dont 15 000 000 \$ en renforcement et 30 000 000 \$ en rénovation. Et à partir de l'an prochain, 30 000 000 \$ en renforcement et 30 000 000 \$ en rénovation, ce qui fait quelque 60 000 000 \$ au niveau des structures, sur une base de quatre ans, donc, un montant largement supérieur... Alors là, j'en demande plus que le client n'en demande. D'après ce que je peux voir, le député de Lévis en demandait moins que ça. L'autre question du député de Lévis concernait le Vérificateur général. Je vais demander au député de Lévis de répéter sa question. Je pense qu'il nous demandait... Suite au rapport du Vérificateur général de quelle année?
(11 h 45)

M. Garon: Le 31 mars 1987.

M. Vallières: Le 31 mars 1987? On m'indique que le ministre des Transports vous a fourni la réponse hier. C'est possible? La réponse à la même question?

M. Garon: Non. Non, je n'ai pas eu de réponse là-dessus hier.

M. Vallières: On m'indique ici qu'on a demandé à mon collègue hier à qui les mandats avaient été donnés, la nature des mandats, suite à ce rapport du Vérificateur général, et que mon collègue s'est engagé à vous fournir les réponses par écrit.

M. Garon: Oui, mais là, c'est parce que, je vais vous dire franchement, là, quand tu arrives... Il y en a un qui me dit: C'est l'autre. Puis l'autre me dit: C'est l'autre. Je ne veux pas commencer à faire des enquêtes. Moi, je pose des questions aux deux. Parce qu'il s'agit de plans et devis et de surveillance de travaux routiers. Alors, le ministre en titre est responsable, puis, à un moment donné, il vous dit que celui qui s'occupe des plans et de la construction, c'est vous. Ça fait que je pose la question aux deux, simplement, parce que le ministère, il est indivisible, lui, pour avoir la réponse concernant les actions qui ont été prises suite au rapport du Vérificateur général du 31 mars 1987. Je ne veux pas qu'on me dise... Parce que M. Elkas, hier, pour une grande partie, m'a dit: Quand c'est la construction de routes, ça dépend du ministre Vallières. Bon. Alors, moi, j'ai compris qu'il y avait deux personnes attelées sur la voiture du ministère. Je ne veux pas savoir quelle est celle qui tire. Autrement, il va falloir fouetter les deux.

M. Vallières: Ce sera, en fait, la même réponse, M. le député de Lévis, que celle de mon collègue des Transports vous a faite hier. Ça va vous être fourni. On va tenter, non seulement tenter, mais on va sortir à l'intérieur de la machine ce qui a été fait précisément...

M. Garon: J'ai posé une question très précise. J'ai dit: Suite à chacune des recommandations du Vérificateur général, quelles ont été les actions qui ont été prises au niveau administratif au sein du ministère? Et quelles ont été les demandes qui ont été faites à l'intérieur du ministère pour corriger les lacunes qu'avaient indiquées le Vérificateur général dans son rapport du 31 mars 1987?

M. Vallières: On m'indique qu'il n'y a pas de problème. Il y a des choses qui ont été faites, on va vous les sortir.

M. Garon: Au fond...

M. Vallières: Sur une note que j'ai ici, on m'indique que toutes les mesures et interventions mentionnées alors par le ministère des Transports ont été suivies, autant par la Direction générale du génie que par les directions régionales qui préparent les études, les plans et devis des

projets de construction. Les corporations municipales ont été consultées. Les schémas d'aménagement ont été respectés. Le certificat du ministère de l'Environnement ainsi que le permis...

M. Garon: Ce n'est pas ça. Mme la Présidente...

M. Vallières: ...de la protection du territoire agricole ont été obtenus avant d'entreprendre toute démarche en vue d'acquiescer les terrains nécessaires à la construction.

M. Garon: Ce que...

M. Vallières: Ainsi, toutes les solutions ont été analysées avant de déterminer le tracé et le profil des projets de construction de nouveaux axes ou de réfection majeure d'axes déjà existants. Vous vous souviendrez que c'était parmi les éléments que le Vérificateur général avait mentionnés dans son rapport.

M. Garon: Ce que j'ai dit au ministre hier, puis ça vaut pour vous, là, parce que des fois il me dit que ça dépend de vous... Alors, le rapport du Vérificateur général, je ne veux pas que vous pensiez que ce sont des accusations que je prends pour du "cash". J'ai toujours dit que le Vérificateur général, souvent, dans certaines des indications, procédait d'une école de pensée, que le ministre peut ne pas être d'accord avec ce qu'il dit. Ça peut être possible qu'il dise, au contraire: Ce qu'il dit, on n'est pas d'accord avec ça, puis on ne l'applique pas, mais... C'est ça, la réponse. Suite à une recommandation du Vérificateur général, le ministre peut dire: On n'est pas d'accord avec le Vérificateur général. Mais je veux dire: Suite aux recommandations, je n'y ai pas donné suite parce que je ne suis pas d'accord pour telle raison ou, j'ai donné suite de telle et telle façon. Quels sont les mandats qui ont été donnés, écrits, des mandats pour corriger la situation, ou pour ne pas corriger la situation, parce qu'on n'est pas d'accord? J'ai vu des cas, quand j'étais dans un ministère, où les gens disaient: On n'est pas d'accord avec ce qu'il dit. Ou bien: On n'est pas d'accord avec le Trésor, parce que si on faisait ça, on serait dans le trouble. Je me rappelle, concernant l'assurance-récolte, par exemple, j'avais bien plus confiance aux gens qui connaissaient l'assurance-récolte qu'aux gens du Trésor qui ne connaissaient pas trop ça. Alors, j'ai vu d'ailleurs en 1986 que le ministre a suivi le Conseil du trésor et que tout le monde était enragé, parce que la première année il n'avait rien chargé, alors que le gouvernement n'avait pas besoin de nous donner une cenne, alors qu'il met 2 \$ quand le cultivateur met 1 \$, mais que, l'année d'après, il est obligé de charger le double, par exemple. Là, tout le monde était furieux parce que ça faisait de trop gros paiements l'année suivante.

Je conçois parfois que les gens du ministère... Le Vérificateur peut se référer à une école de pensée, puis il n'a pas nécessairement raison. Je ne veux pas dire que, lorsque le Vérificateur général parle, il a toujours raison. Je pense que des fois, c'est discutable, ce qu'il dit, mais quand il fait une recommandation, comme c'est la personne responsable, pour l'Assemblée nationale, de vérifier les façons d'agir du ministre, le ministre n'a pas le choix de réagir ou de ne pas réagir face à une recommandation ou de dire: On n'est pas d'accord pour telle raison ou on est d'accord et voici comment on l'a mis en oeuvre. Ce que je vous ai demandé hier - puis c'est pour ça que je vous dis la même chose pour ne pas que M. Elkas dise: Ça dépend de M. Vallières - c'est quels ont été les mandats qui ont été donnés dans chacun des cas concernant les recommandations faites par le Vérificateur général dans son rapport du 31 mars 1987, concernant notamment les plans et devis et la surveillance, où il disait que ça coûtait plus cher que dans les années antérieures, soit en 1986?

M. Vallières: Il faut indiquer qu'on ne procède pas nécessairement toujours par mandat suite à des choses comme ça. Il y a un comité de gestion qui siège et qui réunit les différents sous-ministres à une table où les décisions sont prises. Et, souvent, c'est par le biais de directives ou de mots d'ordre qui se passent à l'intérieur de la machine pour donner suite à des décisions qui sont prises. Alors je ne voudrais pas que le député de Lévis pense qu'on procède nécessairement par mandat écrit dans chacune des réactions qu'a le Vérificateur général, mais, comme lui, ça m'intéresse de voir ce qui a été fait avec les recommandations du Vérificateur. Il y en a peut-être certaines auxquelles on n'a pas donné suite et d'autres auxquelles on a donné suite. On va vous sortir ça.

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

Qualité de (a construction)

M. Thérien: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, contrairement peut-être au député de Lévis, je crois beaucoup à cette visée de qualité de construction. J'aimerais savoir de vous, de façon concrète, ce qu'on entend par cette qualité, mais des mesures tout à fait concrètes, cette recherche de qualité dans les années à venir au sein du ministère. Donc, cette recherche de qualité que nous croyons effectuer, j'aimerais connaître de votre part vos intentions de façon concrète dans cette recherche de qualité.

M. Vallières: J'indiquerai au député de Rousseau qu'évidemment, c'est une nouvelle philosophie qui veut inspirer toutes les unités

administrative» du ministère des Transports et qui va avoir des incidences également vis-à-vis des gens qui travaillent pour nous autres et à qui on est donneur d'ouvrage. La stratégie d'implantation de ce processus de qualité plus élevée au ministère des Transports du Québec comprend, entre autres, l'initiation des cadres aux notions de qualité, la sensibilisation du personnel du ministère à tous les niveaux à ce qu'est la qualité, la mobilisation des cadres vers la qualité totale et l'implantation progressive de la qualité dans les différents types d'activités du ministère.

Alors, je veux vous indiquer que la personne qui a été l'initiateur de ce vaste projet dont on va connaître des retombées au cours des mois et des années à venir, c'est le sous-ministre en titre ici, M. Bard. Je vais lui demander de vous donner quelques détails additionnels vous permettant, premièrement, de comprendre l'importance de cette action et, également, l'ampleur du projet que l'on met sur la table et qui constitue véritablement un heureux précédent, je le pense, au ministère des Transports, afin de s'assurer que la qualité y est, non seulement à notre niveau comme ministère, mais aussi au niveau des gens qui traitent pour nous. M. Bard.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sous-ministre,

M. Bard: Mme la Présidente, comme vient de l'énoncer le ministre, en fait, la qualité totale au niveau des organismes gouvernementaux a pris naissance il y a environ un an et demi, deux ans. C'est un processus qui a cheminé graduellement au niveau des instances administratives du gouvernement, entre autres, le secrétaire général du Conseil exécutif. C'est un débat qui a eu lieu au niveau du forum des sous-ministres qui, en fait, dit simplement: La qualité totale, c'est d'intéresser chacun des individus dans son milieu à apporter plus de qualité, plus d'attention, plus de détermination à la phase de travail qui se rapporte à l'individu concerné. Évidemment, pour être capable de développer ce genre de complexité à l'intérieur de la fonction publique, particulièrement dans un ministère comme le ministère des Transports qui emploie environ 10 000 personnes, il faut quand même que ça parte du niveau des cadres supérieurs et des cadres intermédiaires et que chacun soit capable de motiver les personnes qui se rapportent à eux, comme faisant partie d'une équipe et, également, comme je l'ai dit au début, soit capable de les inciter à apporter une meilleure qualité et peut-être une meilleure croyance personnelle dans l'élaboration des travaux qui relèvent de leur responsabilité.

C'est un processus qui est en voie d'implantation au ministère des Transports. On a rendu le processus officiel voilà environ trois mois,

par un document qui est quand même disponible pour consultation. Certains ministères nous ont demandé d'en obtenir copie également, parce qu'ils en avaient entendu parler et ils ont trouvé que l'idée était bonne, ceux qui n'avaient pas encore fait de démarche pour appliquer la qualité totale au niveau de leurs ministères.

Alors, c'est dans ce contexte-là que nous sommes en train de (aire le tour des régions, de sensibiliser l'ensemble des employés à notre programme de la qualité totale au ministère des Transports.

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

M. Thérien: M. le ministre, est-ce que ce serait possible pour les membres de la commission d'avoir ce document sur la qualité?

M. Bard: En terminant, si vous me le permettez, Mme la Présidente, c'est sûr que la qualité totale est non seulement un processus qui nécessite la collaboration sur la qualité de travail de chacun des individus, mais ça se reflète sur la qualité des services qu'on exige de l'extérieur, ça se reflète sur la qualité des matériaux en termes de spécifications. Ça se reflète sur la qualité des contrôles qu'on exerce une fois que les matériaux nous sont livrés, soit par des entrepreneurs ou par des fournisseurs de biens ou de services.

Alors, ça a un effet total, ça a un effet global. Ça a même un effet sur la planification annuelle et quinquennale du ministère des Transports en fonction de la "priorisation" des travaux qui doivent être exécutés à partir de l'autorisation qui nous est donnée par le ministre responsable.

Réfection du réseau routier en région

M. Thérien: Merci. Mme la Présidente, j'aimerais poser au ministre la question suivante. On a parlé beaucoup du Métropolitain. Vous nous avez dit un petit peu les raisons des dépassements. Vous nous avez parlé de la structure de surveillance. Je pense que ce sont des réponses qui éclairent énormément les parlementaires. On sait aussi qu'on met beaucoup de sommes d'argent là. Et nous, députés des régions, on nous a laissé croire et on nous a dit qu'on serait peut-être un peu plus abandonnés cette année au niveau financier. Mais j'aimerais savoir, M. le ministre... Les régions ont quand même des montants d'argent au niveau des couches d'usure. J'aimerais avoir des précisions concernant le traitement de surface et savoir qu'en dépit des sommes mises dans le Métropolitain, les régions ne seront pas totalement abandonnées.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre délégué aux Transports.

M. Vallières: Effectivement, M. le Président, il y a beaucoup d'efforts qui vont être mis au niveau d'un rattrapage à effectuer sur l'ensemble des chaussées du Québec qui ont subi, au cours des années, une détérioration importante. Même si je me permets de contester la façon dont le député de Lévis le présentait tantôt, je pense que tout le monde se doit de reconnaître que nos chaussées au Québec ont besoin d'une intervention majeure.

C'est la raison pour laquelle j'indiquais récemment qu'à l'intérieur du plan d'action qu'on s'est donné, il y a un effort très important qui va être mis sur la réfection de nos chaussées. C'est un programme sur une base de cinq et qui va affecter l'ensemble des régions du Québec, les autoroutes, de même que les routes principales et régionales. C'est des montants considérables, parce que j'ai indiqué que c'est de l'ordre de 9000 à 10 000 kilomètres de routes et autoroutes au Québec qui vont être rajeunis, au cours des cinq prochaines années.

Alors, c'est sûr que c'est des investissements qui sont majeurs et qui vont connaître une incidence directe dans toutes les régions du Québec. Et il ne faut pas se surprendre du fait que l'on intervienne en priorité là-dessus. Il y a même actuellement des "resurfaçages" d'autoroutes et de routes qu'on va faire cette année que je considère comme étant des interventions au niveau de la sécurité des usagers tellement l'"omniérage" est profond sur certaines routes et autoroutes.

Alors, je pense qu'on se devait d'intervenir massivement. Et ça va paraître encore davantage au cours de la prochaine année financière, au niveau des couches d'usure en particulier auxquelles fait allusion le député de Rousseau. Alors, c'est sûr qu'avec la détermination de nos interventions dans les différentes régions, nous pourrions davantage cibler notre action sur les routes qui en ont le plus besoin.
(12 heures)

Effectivement, on prévoit intervenir sur quelque 9143 kilomètres de routes au cours du présent plan d'action. Alors, en couches d'usure, au cours de 1990-1995, c'est au-delà de 500 000 000 \$ qui seront consacrés dont, évidemment, une large proportion de cet argent va se retrouver dans les différentes régions du Québec, parce que les régions sont visées par des autoroutes, mais aussi par le réseau de routes principales et routes régionales qui devront subir une cure de rajeunissement au cours des cinq prochaines années, incluant la présente année.

M. Thérien: Merci beaucoup. En fait, je pense que ça éclaire les parlementaires à l'effet que les régions ne sont peut-être pas abandonnées. C'est peut-être un peu suspendu cette année même si, en dépit de tout l'argent, il y en a quand même. M. le ministre, j'aimerais que vous...

M. Vallières: Peut-être juste une question de précision, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Oui.

M. Vallières: Pour vous donner l'impact de ces mesures dans les régions, on m'indique que les routes régionales représentent à elles seules quelque 8300 kilomètres et qu'on va intervenir, évidemment, sur une très forte proportion de ces routes, de même que sur les routes principales que l'on retrouve en région. Alors, c'est sûr que l'impact de cette mesure va être nettement ressenti dans chacune des régions du Québec.

Rôle des municipalités

M. Thérien: Merci beaucoup. Comme autre question, j'aimerais que vous parliez d'une loi que j'ai l'honneur de présider un petit peu, la loi 112. J'aimerais que vous donniez d'abord la précision, de la part du ministre. En fait, ça a été déposé sous notre gouvernement, précédemment, par l'ex-ministre, et on a "redécidé" de mettre à jour un petit peu la loi 112. J'aimerais que vous précisez un petit peu les orientations que vous avez et je finirai peut-être par préciser un petit peu les démarches, mais l'orientation du ministre via la loi 112.

M. Vallières: J'ai, d'entrée de jeu, indiqué que le projet de loi 112 qui avait été déposé par mon prédécesseur, c'est revu, revu pour maintes raisons. Parce que j'avais, entre autres, rencontré les présidents des deux unions, soit l'Union des municipalités du Québec et l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, afin de connaître leurs points de vue et je me suis vite rendu compte qu'il y avait ce que je pourrais qualifier des irritants, certains irritants dans ce projet de loi qui me paraissaient être suffisamment importants, à tout le moins, pour que l'on enclenche à nouveau un processus de consultation dans le milieu afin de vérifier l'impact des différentes mesures contenues au projet de loi 112. C'est d'ailleurs suite à cette consultation préliminaire que j'ai faite que j'ai décidé de donner un mandat à celui qui me questionne, le député de Rousseau, afin d'analyser plus en profondeur les conséquences d'une pareille loi et de voir également, avec en particulier les municipalités, comment on pourrait arrimer leurs besoins avec les intentions du ministère des Transports du Québec. Alors, j'ai également demandé au député de Rousseau et à un groupe de gens d'aller voir ailleurs ce qui se fait. Je sais que prochainement - peut-être que le député de Rousseau pourrait élaborer là-dessus - on se propose d'aller en Ontario voir ce qui se fait; comme vous le savez, contrairement à nous qui avons quelque 60 000 kilomètres de routes et autoroutes à entretenir, l'Ontario, le

ministère des Transports de l'Ontario a sous sa juridiction, sous sa responsabilité, quelque 20 000 kilomètres de routes. Alors, je pense qu'on pourrait, dans certains cas, s'inspirer de ce qui se fait à l'extérieur du Québec afin de voir comment on pourrait en arriver à un partage de responsabilités équitable, raisonnable et qui corresponde aux moyens que chacune des parties a de s'assurer du financement de pareilles opérations sur le terrain.

Pour moi, c'est une activité qui est importante en ce sens que l'on reprend à l'intérieur du projet de loi 112 toute la question de la classification fonctionnelle du réseau, qui est un élément dont on entend parler depuis maintenant de nombreuses années. Alors, j'ose espérer que les consultations qui seront effectuées par le comité mis en place, dont fait partie et que préside le député de Rousseau, nous apporteront un éclairage nouveau, nous permettant de revoir cette législation et de revenir à la charge à l'Assemblée nationale par le dépôt d'un nouveau projet de loi.

M. Thérien: Si je peux continuer les précisions, M. le ministre. Je sais que quelques ex-maires à la table, que ça intéresse plus particulièrement, parce que, lorsqu'on parle de partage de responsabilités... Juste pour informer, nous serons en Ontario les 13 et 14 juin de façon à questionner nos voisins: De quelle façon ils ont initié ça, de quelle façon ils ont discuté de ça et sont devenus partenaires avec les municipalités. Par la suite, je pense que c'est l'intention du ministre, c'est de s'asseoir, le comité et le ministre avec les deux présidents des unions des municipalités, d'aller à la table Québec-municipalités avant de commencer une consultation pour voir si les données recueillies ont été satisfaisantes et surtout applicables.

Moi, comme ex-maire, M. le ministre, je pense que c'est un dossier fort important. On sait que la plupart de nos maires se plaignent un peu de l'intervention des fois pas aussi rapide que souhaitée par les officiers de notre ministère, mais on sait très bien que, dans un district, il y a plusieurs petites municipalités, et c'est peut-être l'occasion rêvée de les faire participer, qu'eux se donnent une intervention beaucoup plus rapide.

Je vais juste répéter parce qu'on sait qu'on parle... De ce temps-ci, c'est peut-être fragile de parler de municipalités et de tous les partages de pouvoirs. Les 13 et 14, on ira voir chez les voisins, en Ontario, comment ça s'est passé, comment ils ont fait ça, quelle était l'attache monétaire accordée à ça, et discuter avec les présidents des unions des municipalités, avec le ministre présent, et, après, voir quel genre de consultation on peut faire.

En fait, si je peux traduire l'esprit du ministre, c'est un geste un peu de prudence, mais un geste aussi pour aller de l'avant là-dessus. Je

pense que la plupart des municipalités, des petites municipalités se plaignent peut-être d'une réduction de budget ou d'un manque d'intervention rapide que ces gens-là souhaitent.

Lignosulfonates

Finalement, M. le ministre, il y a peut-être des gens qui auront l'occasion de la poser, ou peut-être pas, je prends la chance. On a beaucoup parié les années précédentes de lignosulfonates, un terme préféré du critique de l'Opposition. J'aimerais savoir un peu ce que le ministre entend faire avec cet abat-poussière cette année. Quelles seront l'utilisation du ministère des Transports et son orientation vis-à-vis de cet abat-poussière?

M. Vallières: Effectivement, c'est un sujet qui, à l'époque, avait été soulevé par le député de Lévis, entre autres, qui avait une oreille très attentive à tout ce qui se faisait dans ce domaine, qui y apportait beaucoup d'attention. L'épandage d'abat-poussière, évidemment, le ministère des Transports a fait énormément. Il en est d'ailleurs demandé de plus en plus par les contribuables sur nos routes qui ne sont pas pavées. Évidemment, les données dont je dispose présentement m'invitent à faire preuve de beaucoup de prudence vis-à-vis de l'utilisation de lignosulfonates. Entre autres, on m'indique qu'on ne pourrait jamais épandre cet abat-poussière lorsque la route est déjà saturée en eau par une averse avant l'application; il ne faut jamais épandre, non plus, durant une averse ou lorsqu'une averse est prévue dans la journée; il faudrait respecter très rigoureusement les taux d'épandage qui sont recommandés; il ne faut pas épandre cet abat-poussière avant de s'assurer qu'il n'y a pas eu de précipitations significatives prévues dans les 48 heures suivant l'épandage; prévoir des zones de protection pour les cours d'eau sensibles; ou il n'y aura pas d'épandage de lignosulfonates, tout simplement.

Il y a toute une série de conditions qui seraient fixées au ministère des Transports et qui me paraissent très difficiles dans l'opérationnalisation comme telle quand on procède à l'épandage de lignosulfonates. Une chose est certaine, c'est qu'au cours de la présente année, on n'en fera pas usage au ministère des Transports du Québec et, au cours de cette même année, nous avons l'intention d'étudier les différentes recommandations qui nous ont été faites par la firme qui avait été embauchée conjointement par le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement. Pour la prochaine année, nous devrions être en mesure d'indiquer très clairement la position du ministère et, sur une base définitive, notre position face à l'utilisation de lignosulfonates. D'ores et déjà, il est acquis qu'on n'a pas l'intention de procéder à l'épandage cette année. Pour ce qui est de l'an prochain,

nous verrons suite à l'analyse qu'on va faire des recommandations qui nous sont faites. Mais je veux que vous sachiez que la première préoccupation de celui qui vous parle, c'est de faire en sorte qu'en aucun temps, l'environnement ne puisse être mis en cause, ne puisse subir de dommages à cause des matériaux qu'on utilise. Alors, je ferai donc preuve de la plus grande prudence dans tout usage de ce procédé qui, de toute manière, pour l'instant, fait l'objet d'un moratoire chez nous. On a décidé de ne pas l'utiliser au cours de la présente année, compte tenu du peu d'informations qu'on a sur le procédé et des risques que ça pourrait comporter au niveau environnemental.

Publicité le long des routes

M. Thérien: Ma dernière intervention sera plutôt une doléance. On en a parlé hier un petit peu avec le ministre des Transports, c'est concernant la loi 1. J'avais eu l'occasion, dans le passé, d'être président de ce comité-là et je sais qu'on a commencé à l'appliquer depuis le 1er avril. Je sais qu'on a dit hier qu'il y aurait peut-être une révision au bout d'un an, mais j'aimerais juste vous faire part que la loi ne fait pas problème. C'est peut-être certains règlements qui doivent correspondre à la géographie. Juste pour les membres qui étaient absents hier, j'aimerais connaître aussi vos intentions peut-être pas concernant une révision immédiatement, mais d'être capable de recueillir les doléances vécues par certaines géographies de certains comtés face à la réglementation, pas à la loi. La loi, je pense que les articles correspondent très bien à l'esprit que le gouvernement a voulu mettre sur la pollution visuelle, mais au niveau de la réglementation, je pense qu'on en a parlé hier, j'aimerais connaître l'apport... Je sais que le sous-ministre, hier, a dit qu'au bout d'un an il y aurait peut-être une révision concernant ça, mais je pense que s'il y a une façon... Il va peut-être y avoir des tiraillements peut-être un peu difficiles, mais peut-être être capables de recueillir dans les mois à venir un peu ce qui fait problème au niveau de certains règlements.

M. Vallières: En fait, le député de Rousseau a parfaitement raison de soulever la question. Évidemment, la loi 1 est une nouvelle loi. Elle s'applique, effectivement, sa réglementation, depuis le 1er avril. Il faut dire qu'on a pris beaucoup de précaution afin de s'assurer que les actions qu'on va poser se fassent de façon civilisée, parce qu'on est conscients qu'il y a des gens qui s'annonçaient le long des routes depuis de nombreuses années et qui devront changer leurs habitudes. Il y a certaines choses qui étaient, au niveau de la pollution visuelle, dénoncées depuis de nombreuses années et qui pourront être corrigées grâce à cette loi et aux règlements qui l'accompagnent.

Maintenant, comme dans toute loi, il y a toujours des règlements et certains règlements peuvent constituer, à un moment donné, des empêchements ou des problèmes pour les citoyens. C'est sûr qu'on va regarder ça de près. On rappelle toujours aux gens que s'afficher, c'est permis au Québec, mais que ça prendra un permis dorénavant. Alors, c'est ce que la loi vient préciser, la loi 1. Pour la publicité le long des routes en particulier, dorénavant on ne pourra plus la faire de n'importe quelle façon. Alors, nos règlements visent tant la publicité non commerciale que la publicité commerciale le long des routes, avec toute une série de règlements visant l'application, **dépendamment** du territoire où elle se situe d'ailleurs, et toute une procédure pour la question de l'émission du permis. Alors, on a fait une vaste campagne de publicité auprès des municipalités et également auprès des gens qui étaient visés par la réglementation afin de leur demander, dans certains cas, de se conformer à la nouvelle loi, aux nouveaux règlements et de s'assurer que les normes que le ministère veut mettre de l'avant soient respectées.

Je veux indiquer qu'il y a des interdictions particulières qui sont prévues à l'intérieur de cette loi, où certaines formes de publicité sont totalement interdites, et qu'également, des amendes sont prévues dans le cas du non-respect de la loi 1. Les personnes qui contreviennent à cette loi sont passibles d'amendes allant de 50 \$ à 600 \$ pour la première infraction et de 1000 \$ à 6000 \$ en cas de récidive. C'est d'autant plus important, compte tenu qu'il y a des amendes de rattachées à la loi, que les gens soient très bien informés de la portée de cette loi et de l'importance qu'elle soit appliquée.

(12 h 15)

Alors j'ai l'intention, au cours des prochaines semaines, de réactiver un **comité** d'évaluation de la réglementation qui accompagne la loi 1 et qui devrait nous permettre, j'imagine, après la première année de mise en application des règlements, ou pendant même, de voir à la correction de certains règlements qui pourraient être constitués d'irritants au niveau d'une clientèle. Je veux rappeler ici au député de Rousseau et à mes collègues de cette Chambre que, vis-à-vis du droit nouveau, entre autres, vis-à-vis de quelque chose d'absolument nouveau qu'on applique, il me paraît évident que certains ajustements seront requis.

Alors, le ministre a l'intention de tout mettre en oeuvre afin d'éviter que des gens puissent être pénalisés ou, dans certains cas, voire même que certaines gens ne puissent purement et simplement pouvoir s'annoncer le long des routes, compte tenu de notre règlement qui pourrait être, dans certains cas, trop exigeant par rapport, **entre** autres, à la géographie qu'on rencontre sur certains terrains. Soyez assuré, M. le député de Rousseau, de ma préoc-

cupation à solutionner certains problèmes d'application de la loi 1 qui, à mon avis, demeure une excellente loi qui va corriger un paquet de phénomènes que l'on dénonçait depuis de nombreuses années. Mais, dans l'application, on aura à voir certaines mesures, certains correctifs qui vont devoir s'imposer.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis. Mais, avant votre intervention, M. le député de Lévis, j'aimerais établir les règles que vous voulez suivre. Il y a deux sortes d'alternance. Il y a l'alternance: une question, une réponse du ministre, une question, une réponse du ministre, ou il y a une intervention de 20 minutes, sans calculer les réponses du ministre ou des sous-ministres. Vous avez semblé dire: C'est une question, une réponse, et l'alternance. Alors, on doit établir les règles du jeu avant, pour éviter la confusion.

M. Garon: ...appliquer le règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il y a deux formes de règlement. Ça dépend. Là, dans le moment, ce qui a été déterminé, c'est qu'il y a eu 20 minutes de questionnement, ce qui a semblé vous fatiguer, mais ce que vous faites habituellement. Alors, là, si vous préférez l'alternance pure, pas de 20 minutes de questionnement, une réponse, une fois que le ministre...

M. Garon: On n'a pas, on n'a jamais...

La Présidente (Mme Bélanger): On ne l'a jamais appliqué, le règlement, exactement.

M. Garon: Strictement. Mais là, quand je pose des questions, si ça fatigue les députés, parce qu'ils ont l'impression que le ministre est mal pris, je ne veux pas, à ce moment-là, me faire "achaler" parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, je ne crois pas que... Écoutez, M. le député...

M. Garon: Alors, c'est dans ce sens-là.

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

M. Garon: Je n'ai pas été mesquin sur les questions...

La Présidente (Mme Bélanger): ...vous savez...

M. Garon: ...que les gens veulent poser.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je regrette, vous savez fort bien que les parlementaires ont le droit de questionner autant que l'Opposition et, dans le règlement...

M. Garon: Oui, oui. Je n'ai jamais nié ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...concernant l'étude des crédits, le temps est réparti 50-50. Souvent, vous avez...

Une voix: Pas dans les crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, ç'a été établi comme ça, 50-50.

M. Garon: Ce n'est pas vrai, ça. La coutume n'est pas ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ç'a été établi entre les leaders.

M. Garon: Non, non. Je comprends ce que vous dites là, mais la coutume, c'est à peu près 90-10.

Une voix: C'est ça, c'est la coutume.

Une voix: Oui, mais parlez à vos leaders, par exemple...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais peut-être que, selon la coutume, à un moment donné, il y a des parlementaires ministériels qui ne voulaient pas poser de questions.

M. Garon: Moi, je vais vous dire, Mme la Présidente, je suis capable de jouer à n'importe quelle règle du jeu.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais établir exactement les règles du jeu pour ne pas commencer les questions de règlement et pour que les parlementaires ne se sentent pas brimés dans leur droit de parole. Alors, M. le député, vous voulez procéder comment? Est-ce que vous voulez faire 20 minutes de...

M. Garon: Je veux l'application du règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais lequel?

M. Garon: Lequel? Le règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): L'alternance pure et simple ou les 20 minutes?

M. Garon: En vertu des règles du règlement. Moi, je veux appliquer le règlement, tel qu'il est. Je ne veux pas changer et commencer à interpréter le règlement, je vais l'invoquer quand ça va être le temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le règlement, c'est 20 minutes par élément...

Une voix: Par programme.

La Présidente (Mme Bélanger): Par programme.

M. Garon: Mais là, on a dit qu'on étudiait les deux programmes ensemble.

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

M. Garon: C'est pour ça que je dis qu'il ne peut pas s'appliquer tel quel.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est ça.

M. Garon: Il faut en tenir compte, comme disent...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors là, ça peut venir...

M. Garon: ...les scientifiques. Vous devez l'appliquer mutatis mutandis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça peut venir à l'alternance pure et simple, là. Une fois que le ministre a répondu à votre question, vous cédez la parole, on cède la parole à un autre, s'il la demande, évidemment. On ne forcera pas personne à parler, mais on ne peut pas empêcher personne de parler, non plus. Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, j'aimerais...

M. Vallières: Mme la Présidente. Je m'excuse M. le député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais je pense que...

M. Vallières: M'autorisez-vous une absence de deux minutes?

M. Garon: Pardon?

M. Vallières: Une absence de deux minutes me permettant de procéder à des besoins d'ordre un peu personnel, puis de revenir par la suite, sans le calculer dans votre temps d'intervention.

M. Garon: O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 20)

(Reprise à 12 h 26)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, le député de Lévis avait la parole.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai écouté le député de Rousseau poser sa question concernant la région des Laurentides et j'aimerais simplement, à partir du document du ministre, lui donner, justement, les chiffres de la situation. En 1983-1984, le gouvernement dépensait, en termes de travaux de construction dans la région des Laurentides, 19 400 000 \$; en 1984, 19 900 000 \$, presque 20 000 000 \$; en 1985, 20 900 000 \$, presque 21 000 000 \$. Les libéraux arrivent au pouvoir en 1986; ça passe de 21 000 000 \$ à 11 400 000 \$ dans les Laurentides; en 1987, ça passe à 16 000 000 \$. Ça n'atteint encore jamais le niveau du PQ, vous allez voir. En 1988, c'est plus d'argent avec l'inflation, tout ça, 19 700 000 \$; en 1989, 16 700 000 \$. Cette année - le ministre qui dit: Je comprends que vous allez être moins généreux cette année - savez-vous combien c'est? C'est 3 100 000 \$, sept fois moins que dans le temps du PQ, Mme la Présidente, sept fois moins que dans le temps du Parti québécois.

Une voix: Il est content pareil.

M. Garon: Le député de Rousseau dit qu'il est content. On ne peut pas empêcher le député d'être content. Il y a des gens pour qui ça prend des verres de 10 onces pour être heureux; il y a des dés à coudre et quand ils sont pleins, ils sont heureux. Moi, je ne peux pas m'empêcher de dire que le député de Rousseau a une ambition de dé à coudre. Mais c'est son plaisir.

Maintenant, j'aimerais demander au ministre également, parce que, tantôt... Pour les différentes régions on a les chiffres. Ce que je veux montrer surtout, c'est l'Outaouais - on ne peut pas dire que c'est parce que ce sont des péquites - et même dans le temps du Parti québécois comment c'était dans l'Outaouais. Je vais vous dire comment c'était dans l'Outaouais. Vous allez voir à quel point c'est quelque chose. Dans le temps du Parti québécois, en 1982, 27 000 000 \$ dans l'Outaouais; en 1983 - j'arrondis - 25 000 000 \$; en 1984, 26 000 000 \$; en 1985, 27 000 000 \$. Les libéraux arrivent au pouvoir, tous des députés libéraux, ça passe en 1986 à 19 000 000 \$; en 1987, 26 000 000 \$, j'arrondis; en 1988, 25 000 000 \$; en 1989, 22 700 000 \$; et, cette année, dans l'Outaouais, avec tous des députés libéraux... Le député costaud qui était ici tantôt, qui est parti, ça va être 7 000 000 \$ dans l'Outaouais cette année. Ça veut dire presque quatre fois moins que dans le temps du Parti québécois.

Une voix: M. Garon, les chiffres pour Montréal?

Une voix: Montréal.

Une voix: Ils ont augmenté. Ils ont doublé.

M. Garon: Montréal, il y en a juste là dans l'ouest de Montréal. En tout cas. Je vais vous montrer à quel point aussi...

Une voix: J'aimerais ça que vous les citiez, pour 1984-1985, pour Montréal.

M. Garon: Je vais vous donner justement le genre de travaux qu'on fait à Montréal. J'ai justement une question à poser là-dessus. Vous allez voir, vous allez être édifiés. La députée de Mégantic-Compton, je vais vous dire qu'elle va être heureuse, parce qu'elle aurait aimé ça poser une question comme ça à ma place. Je vais vous dire que pour les ponts, les chiffres que j'ai du ministre, c'est la programmation de cette année dans les ponts, ce que j'ai pour la réfection des ponts. Le ministre a bien beau dire qu'il y a 45 000 000 \$, je vois ici dans les chiffres qu'il m'a fournis que, cette année, il y a 15 000 000 \$. Ce sont ses propres chiffres qu'il m'a fournis dans les 90 000 000 \$, 15 000 000 \$, mais il dit qu'il va y avoir 30 000 000 \$ chacune des années suivantes. Ça veut dire que, cette année, à toutes fins pratiques, en 1990, renforcement de ponts et structures: 15 000 000 \$. C'est ça que j'ai dans mon document.

M. Vallières: À quelle date, M. le député de Lévis, vous avez ça, vos données?

M. Garon: Le document que vous avez fourni pour l'étude des crédits. C'est votre propre document. C'est 15 000 000 \$. Je ne veux pas... Maintenant, j'aimerais savoir comment ça marche. J'ai remarqué, quand on parle, non seulement dire qu'on a de l'argent ou qu'on n'a pas d'argent, on dit qu'on n'a pas beaucoup d'argent. Dans un gouvernement qui n'a pas beaucoup d'argent, j'aimerais savoir sur quelle base, en 1989, on a décidé d'accorder un tunnel, à Beaconsfield. Écoutez bien ça, vous allez être édifiés. Un tunnel qui a coûté presque 2 000 000 \$, qui a été construit pour permettre aux voitures de golf de traverser l'autoroute, pour le golf de Beaconsfield. Par hasard, c'est l'actuel ministre des Transports qui était le maire de Beaconsfield, M. Elkas. Beaconsfield. Alors, on dit qu'un tunnel a été construit pour permettre aux voitures de golf de traverser l'autoroute. C'est le tunnel pour le club de golf de Beaconsfield.

Une voix: Kirkland.

M. Garon: Hein?

Une voix: C'était le maire de Kirkland.

M. Garon: M. Elkas était-il maire de Beaconsfield l'an dernier, à ce moment-là?

M. Vallières: Il était le maire de Kirkland.

M. Garon: Kirkland. À côté, bon.

M. Vallières: Alors, correction. Correction au **Journal des débats**.

M. Garon: O.K. Les plans du tunnel ont été faits à Montréal et on me dit, moi, qu'ils ont été refaits...

M. Vallières: Voulez-vous savoir s'il joue au golf?

M. Garon: ...une dizaine de fois. C'est la région 6-3 et j'aimerais savoir s'il est exact... Est-ce que M. Alepin était impliqué dans ce dossier? Est-ce qu'il a eu affaire au point de vue du tunnel? Est-ce qu'il est vrai que M. Alepin serait membre du club de golf de Beaconsfield? Est-ce que c'est vrai? Je n'ai pas vérifié, mais on m'a dit que c'était possible qu'il soit membre. C'est le projet 0020-02-040, sur l'autoroute 20, qui a coûté 1 925 000 \$. J'aimerais savoir du ministre, dans un gouvernement qui est serré financièrement, alors qu'on n'a pas d'argent pour le Bas-Saint-Laurent, qu'on n'en a pas pour la Gaspésie, qu'on en manque pour Mégantic-Compton, qu'on en manque pour les Laurentides - on voit qu'il n'y a quasiment pas d'argent - qu'on en manque pour l'Outaouais... Tout est bloqué, tout ça, mais, quand on arrive à Beaconsfield, pour le confort des joueurs de golf, là, on a 2 000 000 \$ pour leur permettre de passer en petite voiture en dessous de l'autoroute. Ça, j'aimerais savoir... De la même façon qu'on n'avait pas 500 000 \$ pour Chandler, pour le tomodynamomètre de l'hôpital de Chandler, mais qu'on avait 500 000 \$ pour le club de golf de Gaspé. On ne peut pas dire qu'on joue longtemps au golf dans l'année, alors qu'il y a un golf à Fort-Prével, à 18 kilomètres ou 11 milles de celui de Gaspé. C'est un drôle de gouvernement qui a un drôle de sens des priorités. J'aimerais savoir sur quelle base on a dit qu'on avait 2 000 000 \$ pour le club de golf de Beaconsfield. Ça a été accordé. J'ai tout le devis, ici, du projet. Ça a été accordé en 1989. Entente 1625, CEP de Jacques-Cartier, Communauté urbaine de Montréal, municipalité de Pointe-Claire. Comment ça, c'est Pointe-Claire? La municipalité de...

Une voix: Oui, c'est correct. C'est tout dans la même place.

M. Garon: J'aimerais savoir si c'était... On dit que c'était pour le club de golf de Beacons-

field, mais c'était à la municipalité de Pointe-Claire, ici, que je vois dans l'autre devis.

Une voix: C'était qui le maire de Pointe-Claire?

M. Garon: Je ne le sais pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne suis pas spécialisé dans les maires.

Une voix: Ça ne devait pas être un pé-
quistre, le maire.

Une voix: C'est un anglophone.

M. Garon: Alors, j'aimerais savoir sur quelle base on sentait qu'il y avait une telle nécessité d'affecter 2 000 000 \$ pour faire passer les petites voitures de golf en dessous de l'autoroute à Pointe-Claire ou à Beaconsfield, en tout cas pour desservir le club de golf de Beaconsfield.

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

Conservation des infrastructures routières de transport

M. Vallières: Je remercie le député de Lévis de sa question. Je le remercie aussi de sa collaboration qui a précédé le début de sa question. Ça, ce n'est pas payable, un petit moment de répit de quelques minutes qu'on peut se donner à l'intérieur de travaux comme ceux-là.

Je veux d'abord indiquer au député de Lévis que, concernant les ponts, il me parle de 15 000 000 \$. C'est probablement qu'il a juste lu dans le programme 3. S'il va au programme 4, il va voir qu'il y a 30 000 000 \$, ce qui fait 45 000 000 \$. Évidemment, on a annoncé des choses nouvelles depuis qu'on a annoncé le plan d'action, n'en déplaise au député de Lévis. Il y a des sommes qu'on a pu indiquer qu'auparavant on ne travaillait pas avec. Alors, il y a un ajout réel d'argent, par rapport au plan d'action, qui nous permet, cette année, de consacrer quelque 45 000 000 \$ au total sur nos structures et viaducs. Finalement, ce qu'on retrouve, c'est 15 000 000 \$ dans le programme 3, donc qui vise la conservation, et 30 000 000 \$ dans le programme 4 au niveau de la construction. Alors, au niveau du renforcement pour les ponts et structures, 30 000 000 \$ additionnels. Pour moi, c'est clair en tout cas. M. le député de Lévis, ce n'est pas 15 000 000 \$, mais 45 000 000 \$, cette année, sur les ponts.

Pour ce qui est des allusions que vous me faisiez tantôt aux dépenses dans la région des Laurentides et de Lanaudière, il faut indiquer

immédiatement qu'il y a eu création, dans cette région-là, d'une nouvelle unité administrative, d'une nouvelle région, qui s'appelle Lanaudière et, si je reportais... Le député de Lévis faisait allusions aux dépenses dans les Laurentides, en 1982-1983, de 12 000 000 \$; en 1983-1984, de 19 000 000 \$; en 1984-1985, de 19 900 000 \$; en 1985-1986, de 20 900 000 \$; il y a eu une chute, là, en 1986-1987, pour 11 000 000 \$; en 1987-1988, 16 000 000 \$; en 1988-1989, 19 000 000 \$; en 1989-1990, je l'invite à comptabiliser, au total, les 16 700 000 \$ dans les Laurentides plus les 7 700 000 \$ de Lanaudière, ce qui correspond à un niveau jamais égalé d'investissement, à ce jour, dans cette même région.

M. Garon: Cette année?

M. Vallières: Cette année, on constate une diminution réelle, je veux dire, on ne se cachera pas de ça. Mais, M. le député de Lévis...

M. Garon: Je suis d'accord avec vous.

M. Vallières: ...force vous sera de constater... Je vous invite à regarder les chiffres, les nouvelles données, au fil des ans, et vous constaterez que la **députation** de cette région va faire les représentations requises. On est d'ailleurs à élaborer actuellement la programmation la plus détaillée possible. Je veux immédiatement indiquer au député de Lévis que je vais d'ailleurs répondre par écrit à son questionnement, parce que - je le sais - j'avais invité tous les députés à me faire part de leur programmation. Je veux le remercier de l'envoi qu'il m'a fait de ses priorités au niveau de son propre comté, un document vraiment intéressant parce qu'il y a beaucoup de recherche dedans. Je pense que ça vaut la peine que le ministère l'analyse et donne des réponses avec autant de sérieux que ce que le député de Lévis a pris comme sérieux à le préparer. Ça, ça vaut pour l'ensemble des députés.

Ça m'amène, aussi, à dire au député de Lévis que je suis à revoir, présentement, toute la programmation de constructions au ministère des Transports. L'opération majeure va s'effectuer au cours de la fin de l'été, début de l'automne. Ça vise à dégraisser la programmation. Je vais faire plaisir au député de Lévis en lui indiquant que... Il parlait beaucoup de frais d'ingénierie, tantôt, de préparation de projets. Dans un contexte budgétaire comme celui dans lequel on est, je suis de ceux qui croient qu'on doit ramener la programmation du ministère des Transports à une programmation plus réaliste, tenant davantage compte de la réalité budgétaire.

Ça veut donc dire que des projets qu'on n'anticiperait pas faire à l'intérieur des cinq, six, sept prochaines années, celui qui vous parle ne voit pas nécessairement la pertinence de les préparer, dans l'immédiat à tout le moins.

Pourquoi préparer maintenant des projets dont on n'a pas l'assurance de la réalisation? Alors, ça, ce sont des frais connexes qui sont souvent importants, au ministère des Transports, et auxquels je m'attaque en priorité, afin de diminuer la facture au niveau de la préparation de projets dont on n'a pas l'assurance de leur réalisation. Ça nous invite tous, comme membres de cette assemblée, à un exercice sérieux de "priorisation", à l'intérieur de chacune de nos circonscriptions électorales et à l'intérieur de chacune des régions du Québec.

J'espère que l'exercice va se faire avec beaucoup de sérieux et que les gens qui vont nous faire inscrire, à l'intérieur de la programmation, des projets sachant qu'on va les préparer, ne viendront pas, tous les mois, nous demander de modifier cette programmation. Parce que, déjà, l'appareil aura prévu la préparation de projets qui sont très coûteux et je veux m'assurer que cette programmation, donc, soit la plus conforme et la plus réaliste par rapport au budget dont dispose le ministère des Transports du Québec.

Le député de Lévis me parlait également... Je pourrais parler des disparités interrégionales. C'est sûr qu'il y a des endroits, à un moment donné, où on constate des investissements qui sont, dans certaines régions, certaines circonscriptions aussi, beaucoup plus élevés que dans d'autres, parce qu'il y a du rattrapage à faire. Votre collègue d'Abitibi-Ouest en faisait mention à l'Assemblée nationale, récemment. Lui-même indiquait que le seul temps où il s'est fait beaucoup de voirie, c'est dans le temps qu'il était ministre, à l'époque, dans son coin.

On constate qu'il peut arriver que, dans certaines régions, c'est normal qu'il y ait une espèce de rattrapage à effectuer et ça se fait. Il y a même de vos collègues, de votre côté de la Chambre, qui admettent qu'ils l'ont fait quand ils étaient ministres. Donc, quand on passera, au fil des mois, les engagements financiers et, au fil des années, nos crédits, il ne faudrait pas se surprendre qu'on ait mis le focus, à un moment donné, sur certaines régions qui, dans le passé, auraient pu être négligées, peu importantes les motifs qui étaient invoqués à ce moment-là. Mais celui qui vous parle va rechercher le plus d'équité possible dans la répartition des budgets régionaux du ministère des Transports du Québec.

Je veux également indiquer au député de Lévis, qui nous parlait du tunnel de Beaconsfield, qu'évidemment le maire de Kirkland n'était pas maire de Beaconsfield. Je ne sais pas non plus si M. Elkas joue au golf ou pas. Le député de Lévis a probablement oublié de poser la question, mais je ne le sais pas. Pour ce qui est de M. Alepin, vous me demandiez s'il était membre, je crois que non.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que vous n'avez pas à répondre à cette question-là,

M. le ministre. C'est très personnel.

M. Vallières: Je crois que non. Mais on m'a demandé, dans le cas de M. Alepin, qui est un de nos fonctionnaires, qui, à l'intérieur de ce projet, comme les autres, a fait son travail au ministère des Transports du Québec, et j'imagine que c'est la même procédure que celle qui est suivie actuellement à l'intérieur de nos travaux de construction sur le Métropolitain, dans la région de Montréal. Alors, c'est sûr que M. Alepin a effectué son travail de fonctionnaire, à l'intérieur des travaux qui avaient à être effectués là. Je crois qu'il n'est pas membre du club de golf, mais sous toutes réserves. On va vous le vérifier, M. le député de Lévis, si vous le voulez, et on va vous l'envoyer par écrit. On va considérer ça comme étant une question officielle posée à l'intérieur de cette commission.

Pour ce qui est des coûts, j'ai indiqué, également, au député de Lévis que le tunnel, il y en avait un avant. Quand on l'a reconstruit, parce que ça a été une reconstruction dans ce secteur sur l'autoroute 2-20, j'ai été voir ça sur place, entre autres. Ça a été une reconstruction totale. Il y avait déjà un tunnel, auparavant, qu'on a reconstruit, ce qui se chiffre, comme vous l'indiquez, à 2 000 000 \$. Ça sert également aux piétons de même qu'aux cyclistes, je crois. C'est sûr que c'est un investissement qui peut paraître exagéré par rapport à l'effet que ça a au niveau de la communauté. Mais il demeure qu'en faisant une route comme ça, on ne pouvait pas priver le golf d'un tunnel, hors de tout doute. Alors, on a remplacé l'ancien tunnel par un nouveau tunnel, avec les coûts que ça comporte aujourd'hui.

Quand vous me parlez des 500 000 \$ dans la région de Gaspé, c'est le golf de Gaspé, ça?

M. Garon: Oui, ça ne vous regarde pas. Ça ne relève pas de vous. Je voulais dire un mauvais...

M. Vallières: Bon, ça, ce n'est pas moi et je ne pense pas que ce soit le ministère des Transports.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas...

M. Vallières: Je pense que c'est un autre ministère.

M. Garon: Je donnais un parallèle. Mais est-ce qu'il serait...

M. Vallières: O.K. Mais je veux indiquer au député de Lévis, immédiatement, que j'ai dit aux officiers chez nous - il y en a d'autres clubs de golf au Québec - que j'aimerais que, dorénavant, quand on traversera, comme ça, sur une autoroute ou une route principale, quand on décidera d'y aller, comme ministère, le tout soit vu au niveau

sous-ministériel avant acceptation des devis.

M. Garon: Est-ce que, dans ce cas-là...

M. Vallières: Dans certains cas, je veux qu'on revoie cette politique. Je pense que les devis peuvent différer, **dépendamment** de l'endroit où on vient et **dépendamment** aussi de notre capacité de payer.

M. Garon: Dans ce cas-là, est-ce que je pourrais avoir qui a préparé les plans et devis? Parce que moi, l'information que j'ai, c'est qu'on dit qu'il a été refait une dizaine de fois. Qui a préparé les plans et devis pour le tunnel pour le golf? Qui a fait la surveillance? À quel coût dans les deux cas? Qui a eu le contrat? Quels ont été les avenants? Avoir une copie des avenants et de ceux qui les ont signés en cours de construction et le coût initial du contrat, tant pour les plans et devis, la surveillance que le contrat lui-même et le coût final.

M. Vallières: Ça va.

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

M. Vallières: Je vais vous faire parvenir la réponse, M. le député de Lévis, par écrit. C'est dans quel mois des engagements financiers? Est-ce qu'on l'a précisé? C'est juin, juillet. Alors, on vous fait parvenir ça hors de tout doute.

M. Garon: Mais ce que je veux, ce ne sont pas des résumés. Je veux avoir l'avenant lui-même.

M. Vallières: Oui.

M. Garon: Le plan lui-même.

M. Vallières: Oui.

M. Garon: Parce que, dans certains cas, vous nous envoyez des résumés. Je ne veux pas ça. Je suis capable de résumer ça moi-même. Je veux avoir les plans, les avenants, les photocopies telles quelles. C'est pour ça que je ne demande pas d'études. Quand vous dites: Ça me prend des études. Je ne veux pas d'études, mais des copies des documents tels quels. Ce n'est pas long, ça. Je veux avoir les copies. Quand je vous l'ai demandé antérieurement, vous avez fourni certains renseignements, à date, sur d'autres mois, sauf que vous faites des résumés. Je ne veux pas avoir des résumés. Je veux avoir des photocopies. Je veux avoir les documents eux-mêmes. Pour le mois, c'est le projet 0020-02-040, région 6-3. J'essaie de trouver la... C'est l'entente 1625 et la date, c'est le 5 octobre 1989. C'est assez?

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

M. Garon: 5 octobre 1989.

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

Parachèvement du réseau routier de l'Outaouais

M. LeSage: Merci, Mme la Présidente. Le député de Lévis tantôt a parlé des différents réseaux routiers et même si j'ai eu l'occasion de traiter du problème du réseau routier dans l'Outaouais, en décembre dernier, lors d'une allocution que je prononçais en Chambre, et au risque de me répéter, je me dois de revenir à la tâche aujourd'hui pour insister sur les conséquences du report des échéanciers du réseau routier dans l'Outaouais, tel qu'annoncé par le ministre des Transports suite à la publication du budget en avril dernier.

Je veux bien admettre que notre gouvernement se doit d'administrer la province sans augmenter le déficit de façon démesurée, mais c'est aussi notre devoir de livrer la marchandise promise et de prendre les dispositions pour trouver d'autres sources de revenus, s'il le faut. Nous devons également voir à ce que les fonds du ministère des Transports soient distribués différemment pour mieux combler les besoins en réseau routier de l'Outaouais et réduire sensiblement l'écart entre les échéanciers tracés et ceux annoncés récemment par le ministère. Je voudrais aujourd'hui renchérir sur l'aspect du développement économique de mon comté en insistant auprès de mes collègues...

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

M. LeSage: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez l'intention de refaire le discours que vous avez fait à l'entrée à l'Assemblée nationale?

M. LeSage: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est votre préambule, c'est sur une question? (12 h 45)

M. LeSage: C'est ça, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. LeSage: Alors, si vous me permettez, même si la première entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral date de 1972, force est de constater qu'après 28 ans, la région de l'Outaouais n'est toujours pas reliée

à Montréal par une autoroute propice à son développement économique et touristique. Nous demeurons isolés du reste de la province, et c'est toujours par les routes de l'Ontario que les Québécois viennent nous visiter. Les principaux travaux routiers qui me préoccupent sont, dans un ordre de priorité: l'autoroute 50, entre Masson et Mirabel; l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell dans Hull et Aylmer; le boulevard Cité des jeunes et l'intersection du Chemin Pink et chemin de la Montagne à Hull; l'autoroute 5 vers Maniwaki; et la route 105.

Le parachèvement de l'autoroute 50 représente ma plus grande priorité pour assurer le développement économique et touristique de l'Outaouais québécois. La plupart des municipalités de notre région ont choisi d'implanter leur parc industriel aux abords ou à proximité de l'autoroute 50, comptant sur son parachèvement vers Montréal, pour en assurer le développement. Pourtant, cette construction se fait trop attendre, et les industries évitent ou retardent de venir s'installer dans l'Outaouais, devant l'absence d'un réseau routier adéquat reliant notre région à celle de Montréal. Cette autoroute ne mène nulle part en dehors de l'Outaouais québécois, et ce n'est pas la route 148 qui viendra assurer le lien économique et touristique direct avec Montréal, tant souhaité par la population de l'ouest québécois. Cette dernière est sûrement en droit de s'attendre à un réseau d'autoroutes comparable à celui d'autres régions du Québec, qui sont déjà assurées de ce lien avec les villes de Montréal et Québec. On se rappellera qu'au cours de la dernière campagne électorale, les cinq députés libéraux de l'Outaouais, les chambres de commerce, les villes et les MRC du corridor Hull-Montréal ont fait l'unanimité pour exiger la construction de l'autoroute 50 entre Masson et Mirabel, de même que le prolongement de l'autoroute 13 vers le nord jusqu'à Mirabel, de façon à compléter le réseau routier nécessaire pour relier Hull à Montréal. On sait que la région des Basses-Laurentides est majoritairement composée de producteurs agricoles, qui pourraient profiter davantage du marché de l'Outaouais si le réseau routier entre Hull et Mirabel leur permettait de s'y rendre plus facilement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Hull, est-ce que vous pourriez en venir à votre question, s'il vous plaît?

M. LeSage: Ce que je veux savoir, Mme la Présidente... J'avais un texte de préparé et j'ai des arguments dans ce texte, mais, si vous ne voulez pas que je dépose ou que je fasse part de mes préoccupations pour mon comté, je veux bien, ce que je veux demander au ministre, finalement...

Une voix: Vous avez 20 minutes, vous avez

le droit.

M. LeSage: Effectivement. On m'informe - et le député de Lévis l'a indiqué hier et ce matin encore - que, lorsqu'un député, qu'il soit de ce côté-ci de la Chambre ou de l'autre côté, veut intervenir, il a 20 minutes pour le faire. Vous m'avez interrompu à deux reprises durant mes 20 minutes, je ne vois pas pourquoi je ne pourrais pas livrer le message de mes concitoyens et de mes concitoyennes.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, écoutez, un instant! Nous venons de prendre la décision de poser une question et, une fois que le ministre y aura répondu...

M. LeSage: J'en ai plusieurs questions, dans mon exposé, Mme la Présidente.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, une question de règlement. Je vous ferai remarquer que, ce matin, M. le député de Lévis - et vous serez d'accord avec moi parce que vous l'avez très bien réitéré - vous avez posé, dans le même temps d'intervention... Vous allez me laisser terminer, M. le député de Lévis! Vous avez posé deux ou trois questions dans le même temps d'intervention. Vous avez dit au ministre: Vous allez me laisser finir et, après ça, vous répondrez à mes questions. C'est exactement la même situation avec mon collègue de Hull. Je regrette infiniment, mais moi, je vais m'objecter personnellement à ce qu'on l'interrompe. Il a 20 minutes. L'article 284 est clair. Il a 20 minutes pour s'exprimer. Je regrette, les règles de cette commission vont être respectées ou on va ajourner et il y aura une réunion entre les leaders, et c'est tout.

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

M. Garon: Il y a une période pour les remarques préliminaires. Quand la présidente demande quels sont ceux qui ont des remarques préliminaires, c'est là qu'on fait des remarques, ou c'est un discours de présentation qu'on fait, ou on fait état de la situation, mais, ensuite, l'étude des crédits, c'est une étude. Ce n'est pas là pour faire des discours qui devraient faire l'objet d'une conférence de presse ou... C'est là pour questionner le ministre. Si on brûle le temps de la commission...

M. LeSage: Mme la Présidente, moi, j'ai des points précis, comme vous le faites régulièrement durant vos questions.

M. Garon: Le but, c'est des questions. On est là pour questionner le ministre.

M. LeSage: Vous n'en faites pas de remar-

ques, M. le député de Lévis, vous?

M. Garon: Oui, oui, il n'y a pas de problème à faire des remarques.

M. LeSage: Et on vous laisse tout le temps qu'il vous faut.

M. Garon: Mais vous m'avez dit, tantôt, que vous aviez 21 pages. Alors, ça, c'est un discours. Le but, c'est de questionner le ministre. Si on dit, à un moment donné... Je comprends que vous avez des chercheurs. Ils vont faire des discours pour brûler le temps. Ce n'est pas là le but de la commission. C'est d'interroger le ministre pour savoir les intentions du ministre. Ce n'est pas de connaître les intentions du député, c'est de connaître les intentions du ministre.

M. LeSage: Quand j'aurai terminé, je suis convaincu que le ministre va me donner ses intentions.

M. Garon: Le but, c'est de poser des questions au ministre pour savoir quelles sont ses intentions. Ce n'est pas de faire reposer le ministre en brûlant du temps de parole. Là, actuellement, je vois que les gens s'agitent, vos chercheurs, pour vous faire brûler du temps. Mais ce n'est pas ça, l'affaire.

M. LeSage: M. le député de Lévis.

M. Garon: Le but, c'est de questionner le ministre sur son budget.

M. LeSage: M. le député de Lévis, vous êtes venu à Hull, il y a quelques temps, et vous avez blâmé les députés de ne pas faire leur job sur le réseau routier, et là, vous ne voulez pas que je fasse ma job ici, ce matin, pour demander au ministre ses intentions sur le réseau routier de l'Outaouais. Vous l'avez dit vous-même que c'était le réseau le plus désuet qu'il y avait dans la province de Québec, dans l'Outaouais.

M. Garon: Oui, mais...

M. LeSage: Je vais vous le dire, peut-être, pourquoi. Peut-être que c'est parce que vous, vous n'avez rien fait dans le temps. Vous m'avez donné des chiffres, tantôt. Vous ne m'avez pas parlé des chiffres avant que vous preniez le pouvoir, par exemple.

M. Garon: Oui.

M. LeSage: Oui?

M. Garon: Ah non! Bien, je n'étais pas pour remonter avant 1976.

M. LeSage: Ah bon! Ah bon! Ah bon!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Hull, écoutez...

M. Garon: J'aurais pu remonter au temps de Taschereau, vous savez!

La Présidente (Mme Bélanger): ...je veux bien admettre que vous avez 20 minutes pour poser des questions. Mais de là à lire un texte, je pense que vous connaissez assez votre dossier...

M. LeSage: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): ...pour poser des questions.

M. LeSage: ...que je lise un texte ou que je pose des questions pendant 20 minutes, j'ai 20 minutes, puis je vais les prendre comme le règlement me le permet.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que la lecture d'un texte, c'est des remarques préliminaires, et je pense que la période des remarques préliminaires est passée, et je vous demanderais de poser des questions.

M. Garon: Il est payé pour ça.

M. Maciocia: Madame...

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

M. Maciocia: Je crois, Mme la Présidente, quand même, qu'il faut donner le temps nécessaire. Il y a des députés qui peuvent s'exprimer sans texte. Il y a d'autres députés qui ont besoin d'un texte pour s'exprimer vis-à-vis des ministres et relater un peu la situation qui se pose actuellement...

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'en ai pas contre le texte, M. le député de Viger. Mais je considère que ce que M. le député de Hull fait, ce sont des remarques préliminaires, et la période des remarques préliminaires est passée, on est à la période de questionnement. Alors, je demanderais au député de Hull de poser ses questions. S'il veut en poser pendant 20 minutes, il a toute l'opportunité de le faire.

M. Maciocia: Non, mais c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais je demande au député de Hull de poser des questions.

M. Maciocia: Mais ce ne sont pas des remarques préliminaires, Mme la Présidente, c'est

ça que je voudrais vous faire remarquer...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est un préambule un peu long.

M. Maciocia: C'est plutôt un constat qui est fait du réseau routier dans l'Outaouais. Et, à ce moment-là, le député a toute la latitude de le faire, et, en même temps, de poser des questions. Mais il doit faire un peu l'analyse du réseau routier dans l'Outaouais.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'ai demandé au député de Hull de poser des questions, et je peux vous sortir l'article. Le préambule ne doit pas être indéfini.

M. LeSage: Mais j'aimerais l'avoir, Mme la Présidente, cet article qui dit que je ne peux pas faire un préambule lorsque je pose une question.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez faire un préambule, mais pas un préambule de 20 minutes.

M. LeSage: Et, que je sache, on n'est pas à la période de questions, ici, on est à l'étude des crédits. Chaque côté de la Chambre a 20 minutes pour prendre la parole chaque fois.

La Présidente (Mme Bélanger): L'étude des crédits, c'est une période de questionnement au ministre et non pas une période de lecture de textes.

M. Maciocia: Oui, mais, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Les questions doivent être brèves. Un court préambule est permis pour les situer dans leur contexte.

M. Maciocia: Mais je crois que vous débutez...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 76, et je demanderais à M. le député de Hull...

M. Maciocia: Mais ça s'applique...

La Présidente (Mme Bélanger): ...de s'exécuter.

M. Maciocia: Mme la Présidente, si vous permettez encore, je crois que le texte que vous venez de lire s'applique plutôt à la période de questions qu'à la commission parlementaire, et les députés...

La Présidente (Mme Bélanger): La commission parlementaire, M. le député de Viger, sur l'étude des crédits, c'est une période de questionnement. C'est sûr que pour situer les questions dans un contexte, on peut faire un préam-

bule, mais non pas un préambule de 21 pages.

M. Maciocia: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette, ma décision est prise, je demanderais au député de Hull de poser ses questions.

M. LeSage: Mme la Présidente, je vais me conformer à votre décision et vous me permettez quand même de situer l'Outaouais, vite fait, comme étant une région qui constitue, au point de vue démographique, la troisième en importance au Québec, mais qui ne constitue pas, par exemple, la troisième en importance concernant son réseau routier. Nous avons vécu l'ère du Parti québécois, le député de Lévis le mentionnait tantôt. Il nous a cités des chiffres de construction du réseau routier dans l'Outaouais...

Une voix: ...1982-1983.

M. LeSage: Pardon? Moi, je peux vous dire, par exemple que l'autoroute 50 a été commencée par le Parti libéral, le gouvernement libéral du temps, et a été continuée selon l'entente qui existait avec le fédéral et le Québec, parce que les engagements avaient déjà été pris. Je peux vous dire que l'autoroute 5, pour remplacer la 105, a été commencée avec le gouvernement libéral, et lorsque le Parti québécois a pris le pouvoir en 1976, les travaux ont tout simplement cessé. Ils n'ont jamais repris pour les neuf années qu'ils ont été au pouvoir. Je peux vous dire également que la 50 qui se rendait dans Hull, on nous avait laissé un genre d'échafaud en plein milieu de la ville qui ne menait nulle part. Lorsque le gouvernement libéral a pris le pouvoir en 1985, ce tronçon a également été terminé. Nous avons, le gouvernement libéral, avant la prise de pouvoir du Parti québécois, procédé aux expropriations de McConnell-Laramée dans Hull pour relier Hull et Aylmer. Le Parti québécois a pris le pouvoir. Il n'a jamais rien fait pour continuer ces travaux, de sorte qu'il y a des gens qui sont expropriés de cet endroit depuis 20 ans. Il y a 350 et quelques familles qui ont été délogées. On se demande aujourd'hui comment ça se fait que ça retardait tant pour effectuer les travaux?

Mes questions, M. le ministre, sont les suivantes. Nous voulons, dans Hull et les comtés environnants, que l'autoroute 50 soit complétée et nous vous demandons de nous indiquer, aux gens de l'Outaouais, quand vous pensez que ces travaux peuvent être effectués et complétés. Nous vous demandons, M. le ministre, ce que votre ministère attend pour compléter l'ouverture de l'autoroute 5 qui est presque prête. En fait, on se rend jusqu'à Tulip Valley. On peut peut-être se vanter de dire qu'on réclame du contracteur des pénalités parce que les travaux devaient être livrés le 1er novembre dernier et que ça

fait sept mois de ça. Au moment où on se parle, il n'y a pas un véhicule qui peut circuler et il me semble que ça ne prendrait pas grand-chose pour pouvoir ouvrir cette artère et décongestionner la partie sud de la route 105.

J'aimerais vous rappeler, M. le ministre, avant de vous poser ma dernière question, que le conseil municipal, en ce qui concerne l'axe Saint-Laurent McConnell-Laramée, s'est prononcé au moins une demi-douzaine de fois sur l'importance de la construction de l'autoroute Laramée dans Hull pour relier justement Hull à Aylmer et qu'on a même adopté une résolution pour que l'artère en question dans la ville de Hull soit faite en dépression ou en contrebas. Il est important de relier justement Aylmer, Hull et Gatineau pour éviter que les Aylmeriens ne dépensent les 35 000 000 \$ de plus par année vers le côté ontarien. Nous voulons garder ces profits sur le côté québécois et faire en sorte que toute la région de l'Outaouais puisse en bénéficier. L'artère Saint-Laurent McConnell-Laramée ferait en sorte également que l'Outaouais au complet, avec le parachèvement de l'autoroute 50, serait relié comme toutes les autres régions du Québec à Montréal et, par la suite, à Québec.

J'aimerais aussi vous mentionner ou vous demander plutôt que, pour la route 105, même avec l'ouverture de l'autoroute 5 pour remplacer le bas ou la partie sud de la route 105, il reste quand même que pour se rendre à Maniwaki, nous aimerions, dans l'Outaouais, avoir une route semblable à celles qu'on retrouve dans d'autres régions, même celles du Saguenay où on pourrait avoir des sections de dépassement. Nous avons des investisseurs, entre autres, au mont Sainte-Marie qui sont prêts à investir des millions de dollars dans le complexe qu'on y retrouve, mais vous conviendrez avec moi, M. le ministre, qu'il est très difficile de s'y rendre, surtout les fins de semaine et pour y revenir après les fins de semaine. Alors, M. le ministre, nous voulons vous demander, et je me fais le porte-parole de mes confrères de l'Outaouais, au nom de tous mes concitoyens et toutes mes concitoyennes, de parachever ce réseau routier pour que l'Outaouais québécois, comme toutes les autres régions du Québec... Nous sommes justement des Québécois et Québécoises qui participons à l'essor économique du Québec. Nous voulons être reconnus comme tels. Nous voulons continuer à demeurer dans ce beau Québec, mais nous voulons également être reliés au reste du Québec. Merci, Mme la Présidente.

M. Vallières: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 30 secondes, M. le ministre, pour répondre à la question du député de Hull.

M. Vallières: ...je veux vous indiquer, Mme la députée, que je préférerais, si vous me le

permettez, compte tenu qu'une seule de ces questions représente un projet de l'ordre de 350 000 000 \$... On m'a posé plusieurs questions sur le réseau routier en général de l'Outaouais. J'aimerais pouvoir prendre un peu plus de temps tantôt, au retour, afin de répondre au député de Hull avec le plus d'exactitude possible et voir aussi comment on peut planifier, à l'intérieur de ses revendications, l'ensemble de ces projets routiers auxquels il fait allusion.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à la reprise des travaux cet après-midi, nous pourrions commencer par les réponses. Je demanderais à tout le monde... S'il vous plaît, un instant! Je demanderais à tout le monde de ramasser leurs documents parce que la salle est réservée pour une réunion de 13 à 15 heures.

Alors, la commission reprendra ses travaux et suspend sine die.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 16 h 55)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Lors de la suspension de nos travaux, nous en étions à la réponse du ministre à la question posée par le député de Hull. M. le ministre.

M. Vallières: Alors, Mme la Présidente, je voudrais en premier lieu féliciter le député de Hull pour son court exposé et en même temps pour sa vision très précise des différents projets qui le concernent à l'intérieur de sa circonscription électorale, et également lui indiquer que, comme lui, je partage cette volonté de pouvoir intervenir sur le réseau routier de la région dans laquelle il travaille et indiquer que les différents projets auxquels il a fait allusion et sur lesquels il a largement questionné le ministre délégué aux Transports sont tous des projets qui sont actuellement à l'état d'analyse au ministère ou qui sont encore en voie d'étapes au ministère de l'Environnement ou encore au ministère des Transports. Certains projets sont en bonne voie de préparation en vue de les porter à exécution.

Vous me permettez, dans un premier temps, d'aborder les projets routiers qui concernent plus particulièrement la Commission de la capitale nationale, une Commission qui probablement en dit passablement long au député de Hull, parce que je sais qu'il connaît bien les dossiers qui sont concernés par l'argent qu'on retrouve à l'intérieur des différents projets routiers qui sont inclus dans ce protocole, enfin dans cette entente que nous avons avec la Commission de la capitale nationale. Alors, il y a eu réalisation d'un certain nombre de projets routiers visant l'amélioration du réseau routier dans le secteur

québécois de la région de la Capitale nationale. Ces projets correspondent aux volontés exprimées dans le schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais et dans le plan directeur de la Capitale nationale. Cette entente a d'ailleurs été signée, rappelons-le, en 1972, et amendée par la suite en 1978 par une entente complémentaire.

Je voudrais dresser ici rapidement l'état d'avancement des différents dossiers. Il faut indiquer que près de 280 000 000 \$ ont déjà été dépensés dans le cadre de cette entente et qu'au cours des prochaines années l'accent sera mis sur la réalisation de certains projets, dont l'autoroute 5, au nord de Tenaga, pour laquelle on a des estimations de l'ordre de 29 000 000 \$, de même que sur le boulevard **McConnell-Laramée**, à Hull et **Aylmer**, dossier bien connu. Nous nous proposons également d'intervenir sur le complément de certains travaux sur le boulevard de La Vérendrye, travaux **estimés** à plus de 2 000 000 \$.

Enfin, je voudrais vous faire part, ici, de la position du Québec dans ces différents dossiers.

Le 8 mai 1985, la Commission de la capitale nationale informait le ministère des Transports du Québec que des compressions budgétaires réduiraient sa contribution à 4 500 000 \$ par année, pour les exercices de 1986-1987, 1987-1988 et 1988-1989, à l'égard des projets routiers inscrits à l'entente. Malgré cette limitation de la contribution fédérale, le programme de construction routière du ministère des Transports sur le réseau de l'Outaouais s'est poursuivi, entraînant un solde à payer, pour la Commission de la capitale nationale, qui s'élève maintenant à plus de 15 000 000 \$. C'est donc dire que, dans ce dossier, Mme la Présidente, le ministère des Transports du Québec a largement fait ses devoirs et que nous sommes maintenant dans l'attente des disponibilités de la Commission de la capitale nationale qui n'a pas encore confirmé, pour l'exercice 1990-1991, quelle serait sa contribution. Alors, je pense que ceci, en gros, fait à tout le moins le tour de certains dossiers que l'on retrouve à l'intérieur de cette entente.

Pour ce qui est du projet du boulevard **McConnell-Laramée**, il faut immédiatement indiquer, pour les besoins, possiblement, de ceux qui nous liront également, qu'il s'agit là de la construction d'une autoroute urbaine, complète avec tronçon encaissé à Hull jusqu'au chemin de la Montagne, et d'un boulevard urbain, par la suite, jusqu'à la route 148. Je pense bien que ça doit dire quelque chose, ça, au député de Hull. Plusieurs étapes ont **déjà** été réalisées au projet, soit l'avant-projet final, l'étude d'impact, les audiences publiques, de même que le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE. Il reste une étape à venir, qui est une décision du Conseil des ministres. Il faut indiquer **là-dessus** que le rapport du BAPE recommande un boulevard urbain à niveaux sur l'ensemble du tronçon de Hull jusqu'à la route 148, dans une

emprise plus modeste que celle qu'on avait prévue, soit une emprise de 50 à 60 mètres. Le ministère des Transports n'est pas nécessairement d'accord avec cette recommandation, et nous avons l'intention de défendre notre position originale au dossier. Le Conseil des ministres attend maintenant une décision... Avant d'entreprendre une quelconque action, le ministère attend que le Conseil des ministres se prononce sur la question. Le coût total de cette section dont on parle ici, c'est plus de 50 000 000 \$ qui sont en jeu, au niveau de la construction seulement, ce qui élimine tous les autres travaux de préparatifs ou de surveillance des travaux, d'expropriation, ce qui va augmenter considérablement la note.

Les deux projets situés aux extrémités de ce nouvel axe routier sont retenus à l'intérieur de la programmation quinquennale 1990-1995 du ministère des Transports, les projets interrégionaux, et je renouvelle ici la volonté du gouvernement du Québec d'intervenir sur ce dossier important, dont m'ont parlé, je dois l'indiquer immédiatement, l'ensemble des députés de votre région, qui m'indiquent qu'il s'agit là d'une priorité très importante et que c'est un dossier qu'ils veulent voir se concrétiser dans les plus brefs délais. Je pense que, pour les gens de la région, il est intéressant de savoir que ça demeure, au ministère des Transports, l'objet de "priorisation" et qu'on le retrouve à l'intérieur de la programmation quinquennale. Ça veut dire que les sommes requises afin d'y donner suite seront disponibles au ministère des Transports du Québec.

Pour ce qui est de l'autoroute 5, de Hull-Ouest à **Wakefield**, il s'agit d'un projet qui s'étend du chemin Scott à Tenaga jusqu'au raccordement de la route 366 au nord de Wakefield. C'est un projet quand même d'envergure également, sur plus de 21 kilomètres de route, alors c'est un projet de grande envergure. Il s'agit en fait de la construction d'une autoroute complète avec échangeurs et étagements qui totalise, en construction seulement encore, près de 50 000 000 \$. Plusieurs travaux ont été réalisés à ce jour, le tronçon Tenaga au chemin de la Rivière, des dépenses **antérieures**, donc, qui ont été de l'ordre de 15 200 000 \$. Je **sais** que cette année, les travaux se poursuivent pour quelque 3 300 000 \$. Ça veut dire que l'ouverture finale de ce tronçon-là devrait être faite à l'automne 1990. Il y a évidemment des travaux à venir qui sont prévus et qui sont également programmés à l'intérieur de notre programmation quinquennale, et plus particulièrement sur le tronçon de **contournement** de Wakefield, où on pourrait intervenir en priorité. Ça fait partie de la programmation actuelle, qui serait suivie, de façon plus éloignée, du tronçon du chemin de la Rivière au contournement de Wakefield. Autant de projets qui sont actuellement l'objet de préoccupations au ministère des Transports.

Pour ce qui est de la route 105 entre Tenaga et Venosta, il y a des travaux, parce que vous m'avez parlé de voies de dépassement, on en parlait également à l'heure du midi, de certaines voies de dépassement. Je pense que certains travaux ont déjà été effectués. Il y a eu des aménagements ponctuels qui ont été faits, de même que du revêtement qui a été ajouté à la route afin d'améliorer son niveau de qualité. Il faut indiquer que, sur cette route, on a déjà dépensé au-delà de 5 000 000 \$ et que, dans la programmation 1990-1991, certains travaux, de l'ordre de 300 000 \$, sont prévus. On prévoit effectivement, dans un avenir rapproché, procéder à l'amélioration de cette route existante, et ça, ça concorde exactement avec les priorités que je vous indiquais, au ministère des Transports, présentement, dans le contexte budgétaire dans lequel on est. C'est d'intervenir d'abord, en priorité, sur le réseau routier existant. La route 105 en fait partie, et mon intention est de pouvoir y investir, au cours des années subséquentes, des montants considérables afin d'améliorer la situation dans votre coin de pays.

Alors, pour ce qui est de l'autoroute 50, l'autoroute qui s'échelonne de l'ouest de Lachute jusqu'à Masson, on parle d'une autoroute de près de 100 kilomètres. Alors, c'est un vaste projet: une autoroute complète avec échangeurs et étagements. On parle, juste de construction, de près de 300 000 000 \$, et en honoraires, de près de 40 000 000 \$. Il y a des étapes qui sont actuellement en cours, comme le mandat d'étude d'impact qui a été confirmé à deux firmes de consultants, une étude préliminaire d'impact qui a été réalisée par la firme Pluritec, en analyse interne au Service de l'environnement du ministère, une étude préliminaire d'impact également en cours par la firme Dessau, à soumettre en septembre 1990 au Service de l'environnement du ministère des Transports. Ce nouvel échancier fait suite, comme vous le savez, à un développement résidentiel dans le corridor retenu à Masson. Il y a une demande de modification de tracée à Montebello. Alors, il y aura donc consultation intraministérielle à prévoir à partir de septembre 1990 et consultation du milieu à prévoir par la suite. La demande du certificat d'autorisation et de réalisation au ministère de l'Environnement du Québec devra tenir compte de modifications possibles au tracé autoroutier et être acheminée au moment opportun, en fonction d'une décision ferme de réalisation de la part des autorités du ministère des Transports.

Alors, vous comprendrez qu'au ministère des Transports, ce projet de grande envergure procède actuellement, chemine, et que plusieurs étapes sont franchies. Et compte tenu qu'il s'agit d'un vaste projet, vous comprendrez que toute une série, une batterie, j'oserais dire, d'études sont littéralement requises avant d'aller pouvoir investir sur le terrain. Une fois ces étapes franchies, le ministère des Transports sera en

mesure de préciser de façon plus complète les échéanciers qu'il voudrait faire connaître aux députés de la région de même qu'à la population qui est en attente de ce projet.

Alors, je pense que ça fait, grosso modo, le tour des différents projets. Évidemment, on aura l'occasion, au cours de l'automne, de revoir également la programmation quinquennale des travaux du ministère des Transports du Québec. Je veux assurer le député de Hull et l'ensemble des députés de cette région et la population en général que tous les efforts requis seront faits afin de tenir compte des besoins, dans certains cas, pressants d'amélioration et du réseau routier existant et de nouveaux axes routiers dans votre région. Tout cela, cependant - je veux bien le dire - à la lumière des disponibilités budgétaires du ministère des Transports et aussi en tenant compte de l'affluence des demandes pour l'ensemble des régions du Québec qui sont en demande pour de nombreux projets routiers et autoroutiers également.

Alors, je remercie le député de Hull de sa collaboration et je veux l'assurer de la mienne à l'intérieur des différents dossiers qu'il m'a soumis et dont nous avons parlé tantôt.

M. LeSage: Mme la Présidente, si vous me permettez... D'abord, je voudrais remercier le ministre pour ses réponses, mais j'aurais juste une autre petite question très simple, pas de préambule. L'information que vous avez obtenue de la Commission de la capitale nationale à l'effet qu'elle voulait diminuer sa contribution dans le réseau routier de l'Outaouais, est-ce que cette diminution ou cette participation affecte McConnell-Laramée?

M. Vallières: En fait, ça affecte sa capacité de nous rembourser sa part sur l'ensemble des travaux qu'on avait déjà couchés dans l'entente, incluant l'axe McConnell-Laramée. Mais je ne suis pas en mesure de vous dire, aujourd'hui... Je ne pense pas que ça vienne compromettre le projet comme tel.

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

M. LeSage: Merci, Mme la Présidente.

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

Routes non asphaltées de l'Abitibi-Témiscamingue

M. Gendron: Oui, très rapidement, M. le ministre délégué à la voirie. Je voudrais prendre un peu de temps des membres de cette commission, mais je voudrais vous dire ceci, c'est qu'en Abitibi-Témiscamingue, il faut savoir que c'est la seule région du Québec où dans l'ensemble du

réseau, il n'y a que 11 % du réseau d'Abitibi-Témiscamingue qui est pavé. Et c'est la seule région au Québec qui est dans ces conditions-là. Juste dans le comté d'Abitibi-Ouest, dans un mémoire, à la demande du ministre délégué aux Mines, votre collègue, qui avait demandé à mon collègue, député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue et à moi-même de produire un document plus étoffé pour vous indiquer combien l'état du réseau tertiaire, du sous-programme 3, volet 3, et je reviendrai sur votre lettre, où vous me parlez de la température... Quand j'ai eu une réponse après quatre mois, vous m'avez parlé de n'importe quoi d'autre que de ce qu'il y avait dans le document. Mais dans le sous-programme 3, volet 3, il faut que vous sachiez, M. le ministre, qu'en Abitibi-Ouest, sur 1885 kilomètres, et c'est le comté d'Abitibi-Ouest qui en a le plus et ce n'est pas ma faute, 1885,8 kilomètres, parce qu'il y a près de 50 municipalités et c'est le seul comté au Québec qui a autant de municipalités. Il n'y en a aucun autre. Il y a 147...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a 47 municipalités...

M. Gendron: Oui, mais ça fait moins. Je n'ai pas dit que vous n'étiez pas proche, mais selon les statistiques du livre des municipalités, de toute façon, c'est 46 municipalités, dans Mégantic-Compton. Mais ça n'a pas d'importance. Il y en a un, au Québec, qui en a 50, c'est le mien. Et en Abitibi-Ouest, M. le ministre de la Voirie, très sérieusement, si on ne veut pas perdre de temps, imaginez ça, dans le réseau tertiaire, sous-programme 3, volet 3, il n'y a que 147 kilomètres de pavés, toujours dans le réseau tertiaire. Je ne parle pas des routes numérotées, je ne parle pas des grands travaux, là. Et dans le mémoire qu'on vous avait fait parvenir, ce sur quoi on voulait attirer votre attention, c'est de dire qu'au rythme où vous nous demandez de faire des priorités, on sera rendus à l'an 3003, et possiblement que, même ce qui est jugé urgent par le district, ne sera pas fait. Et c'est tellement vrai que je voudrais, et ça va être juste ça, ma question, si jamais vous écoutez, ma seule question, c'est: Comment expliquer que votre collègue de l'an dernier, le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, me dit: M. Gendron, cher collègue, il me fait plaisir de vous transmettre la liste des travaux autorisés et qui seront réalisés dans votre circonscription électorale au cours de la présente année financière. Et que, dans la liste envoyée par le ministre des Transports, l'année dernière, pour ce qui est du total des grands travaux, les 2 402 000 \$ prévus, on a tout fait pour que le contrat sorte le plus tard possible, et il s'est dépensé 100 000 \$. Avez-vous compris, là, 100 000 \$ sur 2 500 000 \$, sur les grands travaux et sur le quinquennal. Sur ce qu'on appelle le sous-programme 3, volet 3, ce

qui m'intéresse, moi, le réseau tertiaire, j'ai eu un magnifique 360 000 \$, alors que, dans les dernières années, je serais capable de vous prouver que la moyenne était à peu près autour de 3 000 000 \$, toujours compte tenu de l'ampleur et de la longueur du réseau.

Vous, M. le ministre, le 25 janvier 1989, vous me répondiez ceci: 25 janvier 1989, M. le ministre délégué à la voirie, M. Yvon Vallières, non pas "cher collègue", mais: "Cher François". Vous m'indiquiez exactement la même liste que votre collègue de l'an dernier. Mot pour mot. Route 111, Authier-Macamic, terrassement et gravelage, béton bitumineux, 14,4 kilomètres: 2 604 446 \$. D'ailleurs, les pancartes sont posées depuis deux semaines. Il ne se fait rien, mais les pancartes sont affichées que c'est une route en construction, mais il ne se fait rien. Mais les pancartes sont là. Il s'est dépensé, je le répète, l'an passé, 100 000 \$, parce que le contracteur a signé le contrat, finalement, il me semble, si ma mémoire est bonne, le 18 octobre. J'ai tout ça en dossier, de toute façon. Et le lendemain, il m'appelait en disant: Pensez-vous, M. Gendron, que je peux dépenser 2 604 000 \$ en Abitibi, à cette date-là. La réponse, c'est évident que c'est non, parce que ça fait un petit bout de temps que je vis là. Donc, il s'est dépensé 100 000 \$ là-dessus, et on fait la route de Manneville, dans le sous-programme 3, sortie de village, on a fait un bout d'asphalte. Je reviens à votre lettre, et vous me dites: Dans les travaux régionaux - je vous cite - il se dépensera un magnifique 87 000 \$ pour éclairer quelque chose, entre la 111 et la 386, à Amos. Éclairage requis, je n'en disconviens pas. Ça doit faire sept ans qu'on demande ça. 88 444 \$ dans votre lettre. (17 h 15)

Route 390 à **Palmarolle**. On l'appelle la route 390 mais, c'est les rangs 6 et 7. Ça fait 12 ans qu'il est dans la programmation. Je l'ai pris au 37e rang et, dans les deux dernières années, je suis venu à bout de le monter, parce qu'on fait accroire, dans les lettres que les chefs de district envoient, que c'est les députés qui font les "priorisations" du sous-programme 3, volet 3. Je suis venu à bout, dans les deux dernières années, de l'avoir deux ans de file comme première priorité.

Dans la lettre de votre ex-collègue, Marc-Yvan Côté, pas un rond. Dans la vôtre, route 390, Palmarolle, je vous cite, là, c'est votre lettre et c'est un document authentique que je peux reproduire - 25 janvier 1989, format 8 1/2 par 16 - 4,6 kilomètres sur, enfin, les 8 et 9 de Palmarolle. Qu'est-ce que vous pensez que j'ai fait? Je l'ai annoncé même si je trouvais que c'était minable par rapport aux besoins. Je vérifie avec le chef de district, M. le ministre, et le chef de district me dit: Ne te casse pas la tête, ce n'est pas parce que le ministre a écrit ça, moi, je n'ai pas un rond à mettre là-dessus et je n'ai aucune autorisation d'aller en appel

d'offres sur la 390.

Ma question est très simple: Pendant combien d'années allez-vous fonctionner comme ça? Et pourquoi continuez-vous à dire à vos chefs de district que c'est nous qui faisons les priorités année après année, dans nos priorités, sous le sous-programme 3, volet 3, qu'on appelle le programme tertiaire? Chez nous, on appelle ça de même. Pas les grands travaux, pas le quinquennal, pas le budget d'entretien, ça, je sais tout ça et ne me mêlez pas avec ça. Alors, la question simple: Y aurait-il moyen, cette année, M. le ministre, qu'après deux ans qu'on me promet qu'on va dépenser une "cenne" sur les rangs 6 et 7 de Sainte-Germaine, qui est le plus gros rang agricole de l'Abitibi-Témiscamingue, où il n'y a aucune ferme qui n'est pas habitée, que ces gens-là puissent voir un début du commencement de l'ombre d'un poil de début de travaux? Alors, c'est ça qui est ma question.

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

M. Vallières: Merci, M. le député d'Abitibi-Ouest. Je veux d'abord lui indiquer que les chiffres qu'il nous donnait tantôt concernant sa région, évidemment, témoignent de l'importance du réseau routier dans ce secteur que je reconnais, mais je veux également indiquer au député d'Abitibi-Ouest que d'autres régions peuvent également se comparer à celle de l'Abitibi même si... Il y a même une région au niveau des chemins municipaux non pavés, donc voirie tertiaire, où le réseau est encore plus grand que ça, soit la région de la Chaudière. Il y a également la région du Bas-Saint-Laurent avec au-delà de 2400 kilomètres de route non pavée sur les chemins municipaux; la région de la Chaudière, au-delà de 3600 kilomètres, toujours de route non pavée sur les chemins municipaux; dans la région de l'Estrie, une région que je connais mieux que les autres, quelque 2600 kilomètres; dans la région de l'Abitibi, on m'indique au-delà de 3000 kilomètres, pour l'ensemble de vos comtés, de route non pavée sur les chemins qu'on considère comme étant de catégorie municipale, chemins municipaux. Donc, au-delà de 1000 kilomètres dans le seul comté d'Abitibi-Ouest, ça me paraît être...

M. Gendron: 1800.

M. Vallières: 1800, alors ça me paraît être une large partie...

M. Gendron: 50 % du reste de tout l'Abitibi-Témiscamingue.

M. Vallières: Probablement que ça justifie, comme l'indiquait le député d'Abitibi-Ouest récemment, les décisions qui ont été prises par les gouvernements antérieurs face à l'améliora-

tion du réseau dans son comté. On nous indiquait qu'il était devenu non seulement le champion au niveau du nombre de municipalités, mais le champion au niveau du nombre d'interventions également. Vous m'indiquiez qu'à l'époque où vous étiez ministre de nombreux travaux avaient été effectués afin d'effectuer un certain rattrapage à l'intérieur de votre comté.

M. Gendron: Oui, que je ne nie pas.

M. Vallières: Alors, je veux dire au député que je ne suis pas insensible à ses représentations, loin de là. Moi, ce que je sais au moment où on se parle, c'est que pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue j'ai au-delà de 10 000 000 \$ de travaux à payer cette année, au niveau de la construction.

M. Gendron: Oui.

M. Vallières: Vous m'indiquiez qu'on a dépensé 100 000 \$ l'année passée sur un projet chez vous, mais ce que je sais, c'est que, cette année, je vais payer 2 500 000 \$ chez vous. C'est en parachèvement, mais les travaux, il faut les payer.

M. Gendron: Ça dépend. S'il fait comme l'an passé et qu'il commence au mois d'octobre, je veux dire, on va avoir un problème.

M. Vallières: On m'indique que le contrat est commencé.

M. Gendron: Bien, je passe là tous les jours.

M. Vallières: C'est du parachèvement.

M. Gendron: Je passe là tous les jours, moi.

M. Vallières: Moi, dans mes chiffres ici, c'est 2 521 000 \$. Bien, là, c'est sûr que si... Ce que je peux faire avec le député, par ailleurs, c'est que je pense qu'on peut regarder ça. Si je n'ai pas l'assurance qu'on dépense ça cette année, ce sont des sommes qui sont prévues à l'intérieur de votre contrat.

M. Gendron: M. le ministre, bien amicalement là-dessus, encore là, c'est comme dans votre lettre. Au pire, ce n'est pas ça, le problème. Ma question, je vous l'ai dit: Pourquoi, dans votre lettre du 25 janvier, vous me dites que dans les rangs 6 et 7 de Palmarolle, qui s'appellent la 390 parce que c'est une route qui, un jour, sera numérotée pour prendre le trop-plein de trafic de la route Amos-Lasarre qui est dans un état lamentable, pour lesquels vous allez faire un peu de travaux, ces chiffres-là dont vous venez de me parler, quelque 2 000 000 \$... La question que je vous pose est: Quand vous, vous

m'écrivez comme ministre et que vous dites que sur 4,66 **killomètres** on va dépenser 410 732 \$ et que moi, j'appelle le chef de district et qu'il me dit que je rêve... Oui, mais j'ai dit: Écoute bien, c'est le ministre. Je lui ai envoyé une copie de la lettre du ministre et il me dit: Moi, je n'ai pas l'autorisation d'aller en appel d'offres et je ne pourrais pas, dans les rangs 6 et 7 de Palmarolle, faire des travaux. Ma seule question, c'est: À qui dois-je faire confiance, au ministre ou au chef de district, dans un cas comme ça? C'est évident, en terminant, M. le ministre, parce que j'avais promis de ne pas être plus long, que ce que je voudrais, c'est que ça ne se peut pas que vous ne pouviez pas, compte tenu du fait que ça fait deux ans que je les annonce et que ça fait deux ans qu'on me dit qu'on va les faire, que vous ne pouvez me faire 450 000 \$ de travaux dans le sous-programme 3, volet 3, cette année. C'est juste ça que je vous dis. Dans le réexamen de l'ensemble, puis je ne parle même pas du reste, j'aurais d'autres besoins, je n'en parle même pas. J'en ai une, liste. Je vous l'ai envoyée, ma liste de priorités. Vous avez eu ma liste.

M. Vallières: Une longue liste.

M. Gendron: D'ailleurs, dans votre propre liste, il y en a déjà eu jusqu'à 64, dont 17 projets jugés urgents par le district. Imaginez: urgents! Pas peut-être bien nécessaires ou souhaitables, mais urgents. Je *n'en parle* même pas parce que, au rythme où vous allez, je vois ça ici, en 1994, on va me faire ma priorité qui va porter le numéro 2, imaginez. Alors, je ne veux pas discuter de ça ici. Ce n'est pas la place. Mais j'aimerais ça, M. le ministre, que vous preniez un engagement: Oui, selon la lettre que je t'ai envoyée le 25 janvier 1990 disant qu'il se dépenserait 410 000 \$ - ce qui n'est pas la mer à boire pour le budget des Transports dans les rangs 6 et 7 de Palmarolle - ça va se faire en 1990. C'est juste ça, ma demande.

M. Vallières: Ce que je veux indiquer au député d'Abitibi-Ouest, d'abord, c'est qu'on va se comprendre sur la nature de la lettre, il n'y a personne qui l'a autorisé à annoncer ça. ce dont il parle. Et je vais la relire avec vous, la lettre, si vous voulez bien, la lettre du 25 janvier.

M. Gendron: Oui.

M. Vallières: Cher collègue, vous trouverez ci-joints les projets routiers, travaux inter-régionaux et travaux régionaux, que le ministère des Transports prévoit exécuter au cours des cinq prochaines années dans votre circonscription électorale - prévoit.

M. Gendron: Ça va donner quoi de la lire? Je l'ai.

M. Vallières: Les travaux prévus au programme de renforcement des ponts et des structures seront connus ultérieurement. Les projets seront précisés suite aux études techniques actuellement en cours sur la capacité des ponts. Je vous rappelle également qu'au moment où la lettre a été faite, les crédits, les dépenses et les budgets n'ont pas été déposés.

M. Gendron: Je sais tout ça.

M. Vallières: Évidemment, au deuxième paragraphe, il s'agit à ce stade-ci d'une intention de réalisation qui ne pourra toutefois être confirmée que lorsque seront connus les crédits réels et définitifs alloués chaque année au ministère des Transports et pour les années subséquentes. Comprenez-vous la même chose que moi?

M. Gendron: M. le ministre, vous voulez bien écouter les bouts que vous voulez écouter. J'avais commencé en vous disant, et je peux le déposer, que le 29 juin 1989 - peut-être que les ministres changent, mais le gouvernement est le même - le 29 juin 1989, ce n'est pas cette année, votre collègue, M. Marc-Yvan Côté disait la même chose. Moi aussi, je peux vous la lire: Il me fait plaisir de vous transmettre la liste des travaux... Et là, écoutez bien les mots, pas peut-être bien, parce qu'il l'a envoyée assez tard, il l'a envoyé le 29 juin, lui. Il n'a pas pris de chance. Il ne l'a pas envoyée au début, avant les crédits. Il l'a envoyée le 29 juin 1989. Le 29 juin 1989, les crédits sont votés. Le budget est adopté. On est en vacances. L'Assemblée nationale est fermée, et là, il envoie la lettre et je lis: Route 390, Palmarolle, 300 \$, excusez, 300 000 \$.

M. Vallières: Si c'est juste 300 \$, on va le régler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gendron: Bon, 300 000 \$. J'avais commencé de même, M. le ministre de la voirie, tantôt, en vous disant: Écoutez, compte tenu que ça fait deux ans que sur le même tronçon... Et que l'an passé, ce n'était pas un "peut-être bien" puis "dépendant des crédits", puis "ça va dépendre", c'était autorisé. On a fait ce que je vous ai dit. On a attendu au plus tard possible, parce que... Vous connaissez les raisons. En attendant tellement tard, il ne s'est pas dépensé un sou, sur la 390. Alors, c'est pour ça que je vous demande de réexaminer. J'ai bien lu votre lettre. Je connais comment ça marche, après 14 ans, et je sais que, vous, dans la vôtre, vous me disiez: Ça dépend.

C'est pour ça que je viens ici, pour vous dire: Prenez ça en compte. S'il n'y avait pas eu la lettre, au préalable, l'année passée, il me

semble que, là, vous seriez peut-être, peut-être... Je trouverais ça pénible, mais je dirais: Il s'est couvert. C'est justifié, il s'est couvert: "j'attends les crédits" puis, "ça dépend". Mais, là, pour deux ans, sans aucun travail, dans tout un secteur d'Abitibi-Ouest où il y a encore, comme je vous l'ai dit tantôt, 18 800 kilomètres de réseau tertiaire non asphalté, et je conclus, vous m'avez dit tantôt: Il y en a ailleurs.

Si c'est vrai - je le sais qu'il y en a ailleurs - comment se fait-il qu'au total de tout l'Abitibi-Témiscamingue, ça demeurera pareil - et ça je suis capable de vous le prouver - la seule région qui n'a que 11 % de son réseau en asphalté, de toutes les régions du Québec? Je les ai, les tableaux, je les ai fait venir, il n'y a que l'Abitibi-Témiscamingue qui n'a que 11 % de son réseau tertiaire non asphalté. Je ne parle pas du reste. Alors, moi, en conclusion, si vous vouliez réexaminer, au moins, que dans le 6 et le 7 de Palmarolle, après trois ans, parce que ça va faire trois ans, qu'il puisse se dépenser quelque chose, ces gens-là seraient contents et heureux, avec raison, parce qu'il me semble que... Ça fait juste une quinzaine d'années qu'ils attendent après ça. Je vous l'ai dit tantôt, à quel rang je l'ai pris, la première fois que je l'ai pris - moi, je pense que ce n'était même pas dans les priorités - 27, 22, 18, 14 et on a monté ça.

Dans mes deux dernières années, moi, j'ai dit: C'est la route 390. Pas les courbes à Taschereau, 6 et 7 de Palmarolle. Parce qu'on dit que c'est le député qui fait les priorités dans le sous-programme 3, volet 3. Je vous demande: Y a-t-il moyen que ça devienne vrai une fois pour toute, plutôt que ce soit uniquement des écritures?

M. Vallières: Mme la Présidente, je suis loin d'être insensible aux propos du député, d'autant plus que je reconnais que la situation qu'il a décrite dans les documents qu'il m'a fait parvenir, très bien préparés d'ailleurs, c'est une situation de fait, qu'on se doit de reconnaître et, donc, de tenir compte. Je ne serais, par ailleurs, pas honnête en disant au député d'Abitibi-Ouest aujourd'hui qu'on va réaliser ces travaux-là au cours du présent exercice financier. Ce que j'ai dit, c'est que je vais faire le maximum pour ce projet qui, d'ailleurs, figure en tête de liste. Je le vois ici, on me donne 411 000 \$ sur 4,66 kilomètres. Tous les efforts requis vont être faits pour qu'on puisse en tenir compte à la lumière des disponibilités budgétaires qui, cette année, dans votre comté comme dans bien d'autres comtés... Beaucoup de travaux ont été initiés l'année dernière et on se retrouve en parachèvement avec, non pas des dizaines, mais des centaines de millions de dollars. L'ensemble des travaux, cette année, porte, en immense partie, sur ces parachèvements.

Je reconnais la situation décrite par le

député d'Abitibi-Ouest et je vais lui dire que celui qui lui parle va essayer, dans toute la mesure du possible, avec les contraintes et le contexte qu'il connaît, d'en tenir compte. Maintenant, je veux être sûr qu'il n'y a pas mésentente sur la nature de la lettre que je lui avais envoyée en janvier...

M. Gendron: Il n'y a pas mésentente.

M. Vallières: ...où je disais: Vous allez me programmer également vos priorités. Je pense que, chez vous, je les ai reçues, et elles vont être vues à la lumière de ce que vous m'avez indiqué, soyez-en assuré.

M. Gendron: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député d'Abitibi-Ouest. M. le député de Montmagny-L'Islet.
(17 h 30)

Voirie rurale

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Moi, ma question s'adresserait au ministre pour me permettre de mieux comprendre ce qui pourrait nous arriver dans les prochains mois, dans les régions rurales comme les nôtres. J'aimerais vous rappeler, M. le ministre, vous parler de la route 204 de Saint-Jean-Port-Joli à Saint-Pamphile, une route qui a un achalandage de transport lourd très important. Il y a, entre autres, une courbe qui a été identifiée comme dangereuse, qui est prête, à mon avis, à être en construction. Il y a aussi la 283. Tout ça pour en venir à vous dire que j'aimerais, M. le ministre, que vous considériez le fait qu'un comté rural, exemple le mien, L'Islet-Sud et Montmagny-Sud, n'a peut-être pas eu la chance d'avoir les budgets nécessaires depuis plusieurs années pour conserver, probablement comme d'autres régions, et au moins récupérer certaines de ces routes qui sont importantes, des routes numérotées qui sont des tronçons nord-sud. Et quand on parle de développement ou de support aux industries, je pense que ça en deviendrait un. Moi, je me rappelle, M. le ministre, j'étais un tout nouveau député, ici, en 1986, et j'assistais à cette commission parlementaire, à l'étude des crédits. Je voyais passer entre autres, dans le comté de Lévis, de l'éclairage sur l'autoroute 20, ce qui était probablement justifié; la sortie 192 ou 311 aujourd'hui qui a nécessité des gros montants d'argent; la 132, au niveau de la municipalité de Saint-David, Lévis. On nous disait, à ce moment-là, que c'étaient des projets qui étaient programmés depuis des années, donc, qui étaient venus à échéance. Je pense qu'on doit reconnaître aussi qu'il y a probablement un trafic, c'est dans une région urbaine.

La question que je vous pose, c'est que je

voudrais vous sensibiliser, si jamais il y a lieu de revoir ou d'autoriser des initiatives dans le cadre des points identifiés dangereux, à la courbe de la 204, d'une part. D'abord, je devrais vous remercier, parce que vous avez déjà annoncé la réfection des ponts, ce qui dérangeait drôlement le transport lourd, parce qu'on était obligé de les détourner, depuis quelques mois, par mesure de prudence. J'en profite pour vous dire que, dans la région Chaudière-Appalaches, ils ont été très vigilants, ils les ont identifiés et vous les avez autorisés. Ce que je vous demande, c'est: Est-ce que, dans la mesure du possible, on pourrait reconnaître la courbe de la 204 dans les grands travaux? Je comprends que vous allez me parler de la disponibilité des budgets, je le reconnais, vous avez déjà autorisé des travaux sur le plan de la sécurité et on en est très fiers, mais question de voir les échéances, si c'est possible.

M. Vallières: Je remercie le député de Montmagny-L'Islet. Évidemment, on parle de plusieurs projets routiers à l'intérieur du comté de Montmagny-L'Islet. Je suis heureux de constater que nos interventions sur les ponts portent fruits et sont appréciées dans certaines régions. Soyez assuré que ce n'est pas terminé, c'est un début. Comme je vous l'indiquais, l'an prochain, déjà, plutôt que 45 000 000 \$, ce sera 60 000 000 \$ d'interventions sur les ponts, et ça, c'est pour une période de 10 ans; on programme nos interventions sur 10 ans. Entre autres, 30 000 000 \$ par année, en moyenne, pour la rénovation et 30 000 000 \$ en renforcement. Alors, je pense que, ça, c'est indicatif de notre intention de rendre nos structures davantage conformes aux besoins de la réalité d'aujourd'hui.

Vous faisiez allusion, M. le député de Montmagny-L'Islet, aux points dangereux, aux points noirs. Il y a un programme spécial qui va être mis en place l'an prochain. On prévoit y consacrer, en correction ponctuelle, 40 000 000 \$, mais là, ce n'est pas 40 000 000 \$ sur les points noirs, j'en suis persuadé, c'est plutôt une dizaine de millions annuellement sur ces points noirs. Alors, ça signifie que des endroits considérés comme étant dangereux, comme la courbe dont vous faites mention sur la route 204, sont de nature à être considérés à l'intérieur de ce programme. Alors, ça signifie qu'une priorité comme celle-là, même si, dans l'état de priorisation de vos projets, elle se situait peut-être un peu plus éloignée, sera presque automatiquement considérée, à cause de l'objectif qu'on poursuit de rendre nos routes davantage sécuritaires. Alors, nous sommes actuellement à inventorier l'ensemble des ces points qui pourraient être considérés comme étant des endroits plus propices à occasionner des accidents sur nos routes. Et je profite de l'occasion d'ailleurs pour inviter tous les députés en cette Chambre, qui connaissent très bien leur

comté et qui connaissent des endroits qui sont l'occasion d'accrochages ou d'accidents à répétition, de nous le faire savoir afin qu'on puisse, à l'intérieur de la programmation, inscrire ces différents projets qui rejoignent entièrement nos objectifs d'améliorer la sécurité des usagers de nos routes. Alors, je pense bien que le député de Montmagny-L'Islet peut s'attendre à une intervention dès l'an prochain à l'intérieur de ce programme sur la courbe dont il fait mention, ce qui n'exclut pas évidemment, d'autres interventions, également, de construction de routes à l'intérieur de son comté au cours de la prochaine année financière.

M. Gauvin: M. le ministre, vous allez comprendre dans quelle situation, comme député, on se retrouve; en fait, je pense que c'est le cas de plusieurs députés. Mais on se retrouve, dans des régions comme L'Islet-Sud, Montmagny-Sud... Et je vous rappelle ce que je vous disais tantôt: Quand les gens de la région voient des investissements de plusieurs millions, je parle en 1986, 1987, 1988, les gens ont vu, que ce soit l'autoroute de la Beauce - je pense que tout le monde reconnaît que l'heure était arrivée de procéder à un nouveau tronçon - et je vous mentionnais tantôt d'autres régions, la région Chaudière-Appalaches. Et tout ce que je vous demande, c'est si jamais il y a des ouvertures. Je ne ferai pas pression à outrance parce que je reconnais que les gestes, à date, que vous vous préparez à poser dans notre comté, sont appréciés, que ce soit au niveau des ponts ou d'autres travaux que vous vous préparez à faire, au niveau de la sécurité. Je ne ferai pas de pression à outrance, mais j'aimerais, si jamais il y a une possibilité au cours de l'année, qu'on reconnaisse des nouvelles initiatives pour ces régions du sud.

M. Vallières: Vous parlez de la présente année financière?

M. Gauvin: Si jamais il y avait... Parce que...

M. Vallières: C'est sûr qu'au cours de la présente année financière, comme je l'indiquais tantôt, compte tenu du volume de travaux qui ont été mis dans la machine l'année dernière, on procède cette année à des parachèvements dans de nombreux comtés, comme celui d'Abitibi-Ouest dont on parlait tantôt. Alors, on fait nos devoirs cette année dans ce sens que nous devons compléter ces travaux. Comme je l'indiquais aux députés tantôt, si par ailleurs, on se rendait compte que certains travaux, dû au rythme où les travaux sont effectués, ne pourraient être effectués en entier cette année, soyez assurés qu'il n'est pas dans mon intention de retourner de l'argent, mais bien de l'utiliser. Donc, on pourrait, à ce moment-là, à l'intérieur de cer-

taines circonscriptions, amorcer des travaux. Il sera, évidemment, tenu compte des représentations qui me sont faites par le député de Montmagny-L'Islet, par le député d'Abitibi-Ouest, par le député de Hull, par le député de Lotbinière, par le député de Saguenay, par le député de Rousseau...

M. Dufour: Par le député de Jonquière.

M. Vallières: ...par le député de Jonquière, par le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue. Alors, vous voyez que ce n'est pas une mince tâche, à l'intérieur d'un réseau qui est très exigeant, de tenir compte de ces différents besoins, enfin, de tous les députés. Je veux m'excuser auprès de ceux que je n'ai pas nommés, identifiés. Mais ce sont des besoins qui sont reconnus, qui sont vrais, qui sont ressentis, demandés par la population. Alors, conséquemment, soyez assurés qu'on va en tenir compte dans toute la mesure de nos possibilités. Et je suis heureux de voir que, plus particulièrement à partir de l'an prochain, avec un ralentissement au niveau des travaux dans la grande région de Montréal, il y aura un déplacement des enveloppes budgétaires vers les régions et on pourra répondre, je l'espère, davantage et plus adéquatement à ces besoins exprimés et réels dans les différentes régions du Québec.

M. Gauvin: M. le ministre, j'aimerais avoir votre perception sur la possibilité de solliciter une participation accrue de la part des municipalités dans le cadre des budgets d'aide à la voirie municipale. Je ne sais pas comment vous verriez certaines initiatives de la part et de députés et de municipalités, pour peut-être ajouter une participation de la municipalité, du moins qu'on permette à la municipalité d'annoncer une participation très importante. Est-ce que ça vous permettrait de revoir - ou du moins, c'était la philosophie que nous avions autrefois, dans le cadre de cette enveloppe budgétaire - pour pouvoir collaborer avantageusement avec ces municipalités-là qui ont des projets importants?

M. Vallières: Oui. Je suis intéressé à regarder ça sans nécessairement, par ailleurs, l'étendre à l'ensemble des comtés, parce que ça pourrait être discriminatoire pour certaines petites municipalités qui n'ont vraiment pas les moyens de le faire. Par ailleurs, je pense que si, dans certains comtés, des municipalités qui auraient des travaux de plus grande envergure à effectuer, des municipalités toujours de moins de 10 000 de population qui seraient désireuses de voir le ministère des Transports s'impliquer davantage financièrement à contribuer avec elles à ces travaux, j'indique immédiatement au député de Montmagny-L'Islet que je suis disposé à regarder ça et à envisager avec lui l'effort qui serait fait, l'effort additionnel en fait dont parle

le député, parce que les municipalités en général font des efforts mais il y en a aussi qui se contentent de dépenser la subvention qu'on leur offre. Souvent aussi, j'ai vu des municipalités qui nous refilaient simplement des factures d'entretien et non pas des travaux de construction, d'amélioration réelle du réseau routier. Alors ça, c'est un facteur dont je veux tenir compte dans cette enveloppe de subventions aux municipalités. Il y a évidemment le nombre de municipalités également dont je veux tenir compte. Il y a des comtés à quatre municipalités, mais il y en a à 49, à 36 et à... Alors, je pense que c'est des critères comme ceux-là qui vont guider mon action. Là encore, s'il y avait des municipalités qui avaient des projets vraiment de nature spéciale et où on sentirait d'une façon générale une implication tellement forte de la part du monde municipal dans un comté donné, j'indique immédiatement au député de Montmagny-L'Islet que je suis prêt à en discuter avec lui et à en tenir largement compte à l'intérieur de la redistribution de l'enveloppe globale qui m'est allouée au niveau de l'amélioration du réseau routier municipal à la grandeur du Québec. Ça vaut pour d'autres députés dans d'autres comtés qui pourraient être visés par une pareille mesure.

M. Gauvin: On pourrait peut-être vous faire une proposition, M. le ministre, avec la collaboration des membres de cette commission. On pourrait peut-être en faire un projet pilote à Montmagny-L'Islet. J'ai 30 municipalités. On peut faire un investissement massif en collaboration avec les municipalités et, suite à cette expérience-là, l'an prochain, on pourrait voir ce que ça donne.

Une voix: Consentement.

M. Vallières: Je ne sais pas s'il y a consentement tout autour de la table?

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Vallières: Je vous rencontrerai, M. le député de Montmagny-L'Islet.

La Présidente (Mme Bélanger): En tant que présidente, je n'ai pas le droit de faire mes revendications, mais je pense que, M. le ministre, on aura l'occasion de se rencontrer. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui, tout à l'heure, j'écoutais le ministre qui parlait d'un programme 3, volet 3, de donner des recommandations. Cette année, il a fait appel, en tout cas... Je sais que je ne suis pas le seul dans la région et on n'a pas répondu parce que ça fait cinq ans qu'on nous demande nos recommandations, qu'on en fait, et ça ne fonctionne pas. Ça fait qu'à ce moment-là, on se dit: À quoi ça sert? Les recommandations de l'an

passé, de cette année, d'il y a deux ans, d'il y a trois ans, ce sont les mêmes. Donc, je voudrais bien qu'on passe les gros gros programmes, mais je ne suis pas sûr que ça va donner quelque chose.

Est-ce que, d'abord, il y a des montants de prévus, à part l'entretien normal, pour le comté de Jonquière? C'est au programme 3, volet 3.

M. Vallières: Vous parlez pour le présent exercice financier?

M. Dufour: Oui.

M. Vallières: Je constate qu'il n'y avait pas de travaux de parachèvement chez vous, ça veut dire que, l'année passée, il n'y avait pas de travaux qui avaient été amorçés au niveau de la construction.

M. Dufour: C'est ce que je vous disais tout à l'heure. Vous avez bien beau faire des recommandations, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'accidents et qu'il n'y pas de dangers pour la sécurité, mais je n'ai pas de réponse pareil.

M. Vallières: Alors, ce que j'ai indiqué tantôt, entre autres, au député d'Abitibi-Ouest, c'est que, moi, la facture que j'ai sur la table, c'est qu'en travaux pour l'ensemble des régions du Québec, ça dépasse les 250 000 000 \$ de travaux que j'ai à payer cette année. Alors, c'est sûr que je vais commencer par payer la facture avant de m'engager dans d'autres projets. J'aimerais par ailleurs que le député de Jonquière se prête à l'exercice de me soumettre l'ensemble de ses priorités. J'ai remarqué qu'il ne me les avait pas envoyées. Je le laisse entièrement libre de le faire, mais je pense que, pour les besoins de la planification à laquelle je veux m'adonner, plus particulièrement à la fin de l'été, au début de l'automne à l'intérieur d'un plan quinquennal, j'aimerais bien connaître quelles sont les préoccupations du député de Jonquière, sans quoi on va procéder avec l'ensemble des résolutions municipales qu'on a pu recevoir de votre milieu. J'aimerais mieux que le député, comme les autres collègues, me liste l'ensemble de ses priorités par ordre comme celui qui vous a précédé, le député d'Abitibi-Ouest, de même que le député de Montmagny-L'Islet, le fait afin de guider l'action du ministère et que ça puisse être en concordance avec les besoins du milieu dans toute la mesure du possible. Or, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, j'ai une facture de 8 872 000 \$ à payer cette année.

M. Dufour: C'est moins que l'année passée.

M. Vallières: Alors, c'est sûr que ça ne vous en donne pas dans votre comté dans l'immédiat. La réponse, c'est que c'est non à la question que vous posiez. Mais si le député veut

qu'on en tienne davantage compte, encore faudrait-il qu'il me soumette ses ordres de priorité.

M. Dufour: Ce que je veux dire, c'est que les priorités sont connues. Les représentations sont faites, mais il faut que vous en teniez compte. Je ne pense pas que le ministère ait commencé avec votre arrivée. Il y a des choses qui sont continues, et il y a des choses qui sont demandées. Et c'est à partir de ça que j'ai dit que je ne répéterais pas; je ne sais pas, je ne suis pas un perroquet pour répéter tout le temps la même chose. Vous avez des lettres, vous avez des demandes précises, et elles n'ont pas changé, les priorités. Continuons dans le même domaine ou dans le même sens. On va vous envoyer des lettres à répétition.
(17 h 45)

M. Vallières: Le comté de Jonquière est quand même un comté passablement urbain, selon les données que j'ai ici. Si je compare, tantôt, avec un député comme celui d'Abitibi-Ouest qui m'indiquait qu'il y avait quelque 1800 kilomètres de routes, de chemins municipaux non pavés dans son comté. Vous en avez 13 kilomètres, chez vous. C'est toute une différence. Quand on parle du réseau pavé, chez vous, c'est un total de 13 kilomètres. Toute proportion gardée, dans votre comté, c'est sûr qu'il y a encore des besoins, il y en a toujours.

M. Dufour: Ça fait que vous allez arrêter de ramasser les taxes chez nous. On a tout payé, nous autres. On n'en paiera plus de taxes, on va leur dire ça?

M. Vallières: Alors, j'ai indiqué au député de Jonquière qu'il en sera tenu compte à la lumière de l'affluence des demandes et des disponibilités budgétaires.

M. Dufour: Mais quand il y a une route régionale qui traverse la municipalité, et qu'il y a des accidents régulièrement, et qu'il y a une demande d'un système de signalisation, ça fait des années que c'est demandé, et ce n'est pas fait, ne me dites pas que c'est parce que c'est urbain. C'est justement, c'est urbain. Je vous pose une question qui concerne l'urbain. Je ne vous dis pas que c'est rural, à ce moment-là.

M. Vallières: Est-ce que vous m'avez déjà soumis ça, directement?

M. Dufour: Oui, c'est le coin au boulevard des Étudiants et de la 170.

M. Vallières: Est-ce que vous m'avez fait part de vos priorités, dont celle-ci, qui entre dans le budget de construction?

M. Dufour: Oui, elle entre dans les priori-

tés, et la ville l'a demandé aussi.

M. Vallières: Non, mais est-ce que vous m'en avez fait part par écrit comme je vous l'avais demandé.

M. Dufour: Sûrement qu'elle doit être dans les... Peut-être pas cette année, mais, l'an passé, elle était dans les priorités.

M. Vallières: Mais je vous ai écrit en janvier, là.

M. Dufour: Oui mais écoutez un peu, je veux bien me prêter à un exercice, mais je ne veux pas non plus un exercice futile qui ne mène nulle part. Si, pendant quatre ans, on a demandé la même chose et qu'on est resté au même point, bien, écoutez un peu, arrêtons de se répéter des choses. Je veux bien qu'on dise qu'on s'apprécie et qu'on s'aime, mais il faudrait bien qu'il y ait des gens, de temps en temps, qui suivent ça.

M. Vallières: On m'indique, ici, que c'est un projet, je ne sais pas, on parle du boulevard des Étudiants...

M. Dufour: 250 000 \$, à peu près.

M. Vallières: ...le boulevard des Étudiants?

M. Dufour: C'est ça.

M. Vallières: On parle de 380 000 \$.

M. Dufour: C'est le prix des lumières.

M. Vallières: C'est ça. Alors on m'indique que c'est des travaux qu'il serait urgent de réaliser.

M. Dufour: C'est ça.

M. Vallières: Et à partir du moment où vous m'indiqueriez que c'est votre priorité numéro un à l'intérieur de votre circonscription, j'aimerais vous l'entendre dire. Est-ce votre priorité numéro un à l'intérieur de votre circonscription?

M. Dufour: Bien, c'est clair que c'est celle-là qui est la plus importante.

M. Vallières: J'en prends note, M. le député. J'espère ne pas vous décevoir.

M. Dufour: Je pense qu'il y a d'autres méthodes et d'autres façons d'avoir de l'argent, mais c'est une priorité, définitivement.

M. Vallières: Alors vous comprendrez que, si je vous pose la question, c'est que je tiens à le savoir.

M. Dufour: O.K.

M. Vallières: Vous voyez l'utilité de mon questionnement. C'est que, là, je sais que votre première priorité, dans votre comté, c'est ça. Par conséquent, je vais demander aux officiers, chez nous, d'en tenir compte. Dès que les budgets requis seront permis, on va vous l'introduire comme réalisation, et non pas seulement comme projet.

Amélioration de la route des Laurentides

M. Dufour: Bon. Il y a un mouvement Accès-Bleuets qui existe chez nous, qui a comme priorité, ou comme volonté de faire de la route des Laurentides, la 70, un boulevard à quatre voies. Ce groupe-là vous a demandé déjà une rencontre. En tout cas, je vous ai demandé une rencontre au nom de ce comité-là. J'attends la réponse. Mais le but de ma question c'est que, l'an dernier, il y a eu certains travaux qui ont été faits dans la réserve faunique des Laurentides, la 169 et la 175. Et, au moment où on se parle, j'aimerais savoir, cette année, quels seront les montants qui seront dépensés, ou qui seront consacrés à l'amélioration, soit en faisant des trois voies sur la 169, et la 175 a besoin aussi de certaines améliorations. Ce qui fait que je vous pose la question, qu'est-ce que vous avez prévu pour cette route-là au cours de l'année?

M. Vallières: Évidemment, le député de Jonquière est informé, parce qu'il a participé à quelques rencontres, là, assez récemment, avec les nombreux élus municipaux de sa région, que j'ai rencontrés d'ailleurs, dans son coin de pays.

M. Dufour: Ne confondez pas, là. Ce n'est pas la route Alma-La Baie. Je parle de la réserve faunique des Laurentides.

M. Vallières: Alors on m'indique, également, qu'il y a une étude, actuellement, qui est en préparation et qui devrait nous indiquer quelles sont les interventions qu'on devrait faire sur la 175 et la 169. Mais, d'ores et déjà, dans ce secteur, on est déjà assurés de certains investissements au cours de la présente année, entre autres, du kilomètre 144 au kilomètre 166 sur la 175, et du kilomètre 210 au kilomètre 212, on procéderait à des couches d'usure des pavages d'accotement, au cours du présent exercice financier, pour 244 000 \$. Non, ce sont les dépenses 1989-1990, on va changer de papier. On revient avec 1990-1991. Je remarque que l'année dernière sur les mêmes 175 et 169, c'est plus de 2 000 000 \$ de travaux ponctuels qui ont été effectués. L'étude dont je vous parlais tantôt est sur le point de commencer concernant la route 175, une étude qui va nous coûter quelque 200 000 \$ et qui devrait nous éclairer face aux interventions qui sont requises sur cette route.

Pour 1990-1991... On a effectivement quelques travaux sur la 175, cette année, mais qui sont très minimes, de l'ensemencement, entre autres, pour 120 000 \$, et des travaux de parachèvement, que je n'ose quasiment pas vous donner, de 6500\$.

M. Dufour: Il y avait un programme quinquennal de prévu par rapport à ça, en autant que je suis concerné. L'an passé, il y a eu des travaux assez majeurs, je ne sais pas si c'est à cause que c'était une année électorale, mais... Ça fait drôle, un peu. Il y a la côte **Moncouche**, à l'entrée du parc...

M. Vallières: En 30 secondes, sur la 175, dans le parc, on investit également, je comprends que ce n'est pas directement dans votre secteur, mais, 793 000 \$ sur une section de cette route, un renforcement de chaussée. Je ne sais pas si ça inclut également les travaux qu'on a indiqués récemment sur le boulevard **Talbot**, donc, qui vont s'additionner, des travaux pour 500 000 \$, je l'ai annoncé récemment, sur le boulevard **Talbot**, également, qui s'ajoutent à ça. C'est donc dire que sur la 175, on prévoit toute une série d'interventions ponctuelles afin de l'améliorer, et j'ose espérer que l'étude qui est en cours va nous donner des avenues nous permettant de nous positionner face aux demandes plus particulières exprimées par Accès-Bleuets.

M. Dufour: Mais la côte **Moncouche**, qui était prévue cette année, c'était environ 5 000 000 \$, qu'est-ce qui la retarde, actuellement? Il y a eu des morts, là, même l'hiver passé. Il y en a eu encore voilà pas tellement longtemps.

M. Vallières: Sur la côte **Moncouche**, il y a eu un rapport du coroner, entre autres, il y a une centaine de mille piastres qu'on met cette année pour procéder aux urgences, mais on prévoit une intervention beaucoup plus majeure au cours du prochain exercice financier.

M. Dufour: Ça fait qu'en fait...

M. Vallières: Mme la Présidente, vous m'excuserez, sur un point d'ordre. C'est qu'on m'indique que les travaux se termine à 18 heures. Je voudrais m'assurer que la commission me permette de déposer les documents auxquels je me suis engagé auprès du député de Lévis. Je ne veux pas couper le député de Jonquière, là, je sais qu'il y a d'autres députés qui ont demandé d'intervenir, mais ces documents-là doivent être déposés selon l'engagement que j'avais pris auprès du député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): L'ordre de la Chambre, M. le ministre, est à 18 heures, mais, par contre, si on a besoin de prolonger pour

quelques minutes, avec le consentement des membres, on peut prolonger.

M. Vallières: À moins que vous ne me permettiez de déposer les documents dont H est question maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez les déposer immédiatement.

M. Vallières: Ça va prendre 30 secondes, oui. Alors, la liste des salaires des membres de mon cabinet, de même qu'un rapport d'analyse des contrats sur l'autoroute 73, tel que demandé par le député de Lévis. O.K. Alors, je m'étais engagé à l'Assemblée nationale à déposer les avenants...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, on me demande de suspendre les travaux pour quelques instants.

M. Vallières: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): On me demande de suspendre les travaux pour quelques instants.

M. Vallières: Je ne peux pas déposer mes documents, puis suspendre après?

Une voix: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Vallières: Des fois! Alors, je vais les déposer, Mme la Présidente, tel que convenu à l'Assemblée nationale en deux copies...

Une voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Vallières: À la satisfaction du député de Lévis, j'espère.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 55)

(Reprise à 17 h 56)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre!

M. Vallières: Mme la Présidente, on reprend nos travaux. Alors la parole était au député de Jonquière.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez...

M. Dufour: Oui. Moi, je pense que l'an passé il y a eu des travaux assez importants sur le boulevard Talbot. Ça été apprécié, mais, par contre, il y a des points qui n'ont pas été réglés concernant la sécurité. Il y a peut-être des raisons techniques, mais je sais, par exemple, que le projet des téléphones, qui était une promesse de votre prédécesseur, ne s'est pas réalisé. Il était supposé d'y en avoir presque à tous les coins de rue, c'était une question de sécurité. Et en même temps, bien là, vous m'annoncez qu'il n'y aura pas beaucoup d'investissements majeurs au cours de l'année. Ce n'est pas une bonne bonne nouvelle, c'est à peu près la seule route qu'on a pour sortir de la région. Ça fait que, moi, je pense que de ce côté-là, nos demandes ne sont pas exagérées. C'est la seule route qu'on a pour se rendre, ici, à Québec. Je pense que ça demande certainement des égards assez importants et, en même temps, c'est une question de sécurité. C'est une question aussi... Vous y êtes passé ce printemps. Vous avez vu comment c'était.

M. Vallières: J'ai passé en hiver aussi et j'avais hâte de rentrer. C'est une route qui est excessivement dangereuse, plus particulièrement en hiver, et j'ai trouvé ça assez horrible, les conditions climatiques, et on a démontré d'ailleurs, quand j'y suis allé, qu'il y a quasiment averse de neige, en moyenne...

M. Dufour: Le double.

M. Vallières: ...une fois par deux jours ou par journée et demie. C'est une route qui demande un entretien vraiment très spécial et, donc, si on peut améliorer et son niveau de confort et son niveau de sécurité, c'est l'objectif qu'on poursuit. Alors, soyez assuré qu'on va regarder ça.

M. Dufour: Parce que même avant-hier, il y avait encore de la neige. Il a tombé de la neige dans la nuit. Ça fait qu'on n'est pas encore en été trop trop dans ce coin-là.

M. Vallières: C'est la raison pour laquelle j'ai annoncé toute une série d'interventions qui sont additionnelles au niveau de l'entretien d'hiver pour permettre qu'on puisse y circuler de façon, un tant soit peu, un peu plus sécuritaire.

M. Dufour: Juste une petite question sur l'autoroute Alma-LaBaie. Je sais que vous avez fait connaître votre point de vue. Il semblerait qu'il n'y aura pas grand-chose de fait d'ici 1991. Moi, je vous dis: Même si ce n'est pas votre intention, c'est un peu aussi... Ça vous aide parce que vous dites qu'il n'y avait pas d'argent, mais il y avait une entente Canada-Québec concernant cette route-là et on se pose la

question de savoir si toutes les études d'impact ne sont pas de nature à faire d'abord l'affaire du ministre, parce qu'on n'a pas besoin de rien faire durant ce temps-là, et s'il n'y a pas d'autres moyens pour procéder. Il y a des gens qui peuvent nous parler d'environnement entre Alma et Jonquière; moi, je vous dis par rapport à ça que les groupes qu'on a eu l'occasion de consulter nous assurent qu'il n'y aura aucune demande, qu'il n'y aura aucun problème avec l'environnement, et nos groupes sont très actifs au point de vue de l'environnement, et très sévères. Est-ce qu'il y a des possibilités de répondre favorablement au moins à un début de commencement de ces travaux-là?

M. Vallières: Comme je l'indiquais tantôt, on est en train actuellement de revoir l'ensemble de la programmation au ministère des Transports. La fin de l'été et le début du présent automne vont être déterminants face aux priorités qui vont être versées dans la programmation quinquennale du ministère des Transports. Évidemment, ici, il y a des sommes d'argent qui étaient prévues dans une entente fédérale-provinciale. On sait que l'entente a été prolongée de quelque 18 mois?

Une voix: Oui.

M. Vallières: Oui. Alors ce qui devrait nous permettre de continuer d'effectuer des travaux.

M. Dufour: Mais dans le bout qui ne fait pas problème, il doit être réglé, dans le bout qui concerne Jonquière comme tel. Ce bout-là fait partie des travaux. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de faire des choses là-dedans? Et je ne pense pas que l'Environnement ait à se prononcer par rapport à ça.

M. Vallières: Il faut définitivement attendre que le processus environnemental soit complété et que le ministère de l'Environnement annonce de façon publique ses couleurs avant qu'on puisse intervenir. Et comme je l'ai déjà indiqué, de plus en plus le ministère des Transports va se conformer aux directives du ministère de l'Environnement, parce que c'est une loi qu'on doit respecter. Le ministère des Transports va surtout éviter d'investir trop massivement en préparation de projets, alors qu'il pourrait risquer, dans certains cas, de se voir débouter au ministère de l'Environnement. Alors, soyez assuré que je suis très préoccupé par ce tronçon de l'autoroute Alma-La Baie et que, à la lumière des réponses qu'on aura, suite aux études qui sont en cours actuellement, le ministère des Transports va prendre ses responsabilités à l'intérieur de ce dossier, comme dans d'autres qui sont concernés dans votre région.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant,

s'il vous plaît. Étant donné l'heure, est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre à peu près quinze minutes?

M. Dufour: Une question seulement, madame...

M. Vallières: On a convenu... Je pense qu'il y a une convention, on a convenu de...

M. Garon: Il y aurait peut-être...

M. Vallières: Le député de Lévis a été informé des derniers développements.

M. Garon: ...demain après-midi, oui.

M. Vallières: Oui.

M. Garon: Pour vous accommoder.

M. Vallières: Je vous remercie. Je comprends votre haut niveau de compréhension et de collaboration.

M. Dufour: Mais elle peut poser sa question.

M. Garon: Pour vous accommoder.

M. Vallières: Mais, là, vous m'accommodez comment?

M. Garon: Parce que vous avez des rendez-vous la semaine prochaine.

M. Vallières: Vous m'accommodez comment, là? Expliquez-moi ça.

M. Maltais: Mme la Présidente, on ne se formalisera pas, vu qu'on revient demain après-midi, je vais laisser à Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière le soin de poser sa question et on ajournera après. Nous autres, on continuera demain.

M. Vallières: Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière peut revenir demain après-midi poser sa première question.

M. Maltais: Je vais lui laisser, parce qu'elle a attendu toute la journée, elle est patiente. On va lui donner cette chance-là.

M. Vallières: Ça dépend de la nature de la question, parce que moi, si je veux répondre à une question... Entre autres, si c'est sur le pont qui est dans son comté, j'ai besoin d'amplement de temps et il faudra que tous les membres de la commission restent ici le temps que ça va prendre. J'aimerais mieux qu'on commence avec cette question demain, parce que c'est une question qui nécessite beaucoup d'éclaircissement face à ce qui a été véhiculé, entre autres, dans

les médias d'information.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay, vous aviez demandé la parole...

M. Maltais: Il reste combien de temps, là?

Une voix: Il n'en reste plus.

M. Maltais: On ajourne?

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y a pas de consentement pour continuer? Alors, la commission ajourne ses travaux à demain 9 heures. Pour le ministère de l'Environnement.

(Fin de la séance à 18 h 2)