



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports, secteur voirie (1)

Période: Novembre 1989 à février 1990

Le mercredi 23 janvier 1991 - No 67

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Dépôt de réponses	CAE-3859
Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	CAE-3859
M. Jean Garon	CAE-3860
Vérification des engagements financiers	
Année 1989	
Novembre	CAE-3864
Décembre	CAE-3898
Année 1990	
Janvier	CAE-3945
Février	CAE-3971

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Ghislain Maltais, président suppléant

M. Francis Dufour
M. Michel Tremblay
M. Gérard R. Morin
M. Lewis Camden
Mme Pierrette Cardinal

- * M. Jean-Marc Bard, ministère des Transports
- * M. Paul-René Roy, idem
- * M. Luc Bergeron, idem
- * M. André Descôteaux, idem
- * M. Gaston Dionne, idem
- * M. Bernard Baribault, idem
- * M. Guy Hamel, idem
- * M. Antoine Dion, idem
- * M. Jean Normand, idem
- * M. Normand Valois, idem
- * M. Michel Boivin, idem
- * M. Yvan Lavoie, idem
- * M. Daniel Pelletier, 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 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 196
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 23 janvier 1991

Vérification des engagements financiers

(Neuf heures quarante-deux minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers relevant du ministre délégué aux Transports, secteur voirie, pour les mois de novembre 1989 à novembre 1990. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Bradet (Charlevoix).

Dépôt de réponses

La Présidente (Mme Bélanger): Avant de procéder aux remarques préliminaires, j'aimerais faire le dépôt de la liste des réponses qui ont été demandées. M. le député de Lévis, vous avez de la lecture de chevet à faire. On dépose les documents sur les réponses demandées lors de la dernière séance.

M. Garon: Sauf que, d'après le règlement, Mme la Présidente, c'est supposé être dans les 15 jours. Ce n'est pas supposé être un an plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Mais là, ils ont été distribués, il y a longtemps, à chacun des membres...

M. Garon: Ah bon!

La Présidente (Mme Bélanger): ...sauf que là, il faut les déposer officiellement à la commission.

M. Garon: O.K. Ce ne sont pas des nouveaux documents.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Ils ont été distribués à chacun des membres. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Garon: Il y a un point que j'aimerais souligner, par exemple.

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

M. Garon: Le ministre m'a écrit un mot me disant que j'avais eu certains documents en réponse à des questions. Je lui ai répondu également pour lui dire qu'on n'avait pas eu les

documents pour les questions qu'on avait au feuilleton.

Une voix: On ne comprend rien de ce que vous dites, M. le député.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pourriez parler dans le micro? Ils ne comprennent pas.

M. Garon: Ah bon! les micros faiblissent. Je veux dire que j'avais inscrit des questions au feuilleton. Évidemment, ce n'est pas l'objet de la réunion ici, mais le ministre m'a répondu que pour les questions au feuilleton, il y avait eu des réponses en commission parlementaire. Il n'y avait pas eu de réponse en commission parlementaire sur ces questions-là au feuilleton. J'ai écrit une autre lettre au ministre pour lui dire que les questions au feuilleton, il n'y a jamais eu de réponse en commission. Il y en a eu une partie, mais tel que formulé dans les questions au feuilleton, il n'y a pas eu de réponse sur ces questions.

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

M. Middlemiss: Vous dites que vous m'avez envoyé une autre lettre. C'est récent?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: La semaine dernière.

M. Middlemiss: La lettre est reçue. On va regarder ça, Mme la Présidente, et tenter de répondre aux questions du député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, ça va?

M. Garon: Oui.

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

Remarques préliminaires

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Si vous me permettez, Mme la Présidente, je voudrais d'abord vous saluer,

ainsi que l'ensemble des collègues députés. Même si l'année 1991 est vieille de 23 jours, vous me permettez de vous souhaiter à tous et à toutes une année de santé et de réalisations.

Mme la Présidente, c'est la première fois, depuis ma nomination comme ministre délégué aux Transports, que j'ai l'occasion de me présenter devant cette commission pour l'examen des engagements financiers. Je le fais avec tout le respect que méritent nos travaux et aussi avec la volonté de collaborer très étroitement avec l'ensemble des parlementaires. En préparation de ma présence ici, j'ai relu avec attention les échanges que vous avez eus au cours des derniers mois, à l'occasion de l'examen des engagements financiers du ministère des Transports. J'y ai noté, et surtout de la part du député de Lévis, une préoccupation marquée pour la question des suppléments autorisés aux contrats déjà octroyés.

Je veux, dès le départ, vous indiquer que cette question me préoccupe au plus haut point. Au lendemain de la publication du rapport du Vérificateur général faisant état de la situation, j'ai demandé au sous-ministre en titre de pousser l'analyse de la situation soulevée par le Vérificateur et de présenter, dans des délais raisonnables, un plan d'action réaliste. Je tiens à vous dire, parce que c'est important, que déjà un certain nombre de mesures ont été prises par l'administration du ministère, dans le but de commencer à agir dans le bon sens en ce domaine. On peut citer, entre autres, l'obligation d'aller obtenir une autorisation à un niveau hiérarchique d'autant plus élevé que le supplément requis est important.

Ensuite, la fin de la pratique traditionnelle voulant qu'on travaille à des projets dont l'espérance de réalisation est nulle ou peu probable. Aussi, l'examen des moyens destinés à estimer les coûts des projets, le resserrement afin d'obtenir un coût de projet le plus près possible de la réalité. Ces dispositions déjà en vigueur, d'autres qui ont été prises et celles qui viendront s'y ajouter nous permettront de mieux contrôler la situation.

Toujours sur cette question, Mme la Présidente, vous me permettez, en terminant, de faire une mise en garde aux membres de la commission. D'abord, lorsque l'on discute de suppléments aux coûts des contrats octroyés, il faut éviter d'imputer l'ensemble de la situation aux mauvaises méthodes d'estimer ces coûts. Ces méthodes peuvent être constamment poussées et raffinées et nous préciser le coût d'un projet à un niveau tel que la marge d'erreur est réduite de moins de 5 %. Mais tous ceux et celles qui travaillent dans le domaine vous diront que ces méthodes d'évaluation des coûts ont des limites, dont la principale, d'être fort coûteuses. En effet, à un certain point, les méthodes d'estimés sont plus dispendieuses que les économies qu'elles nous permettraient de réaliser. C'est particulière-

ment vrai quand on intervient sur des structures en béton qui ont un certain nombre d'années. Le Vérificateur général le fait d'ailleurs très bien remarquer à la page 248 de son rapport de l'automne dernier, lorsqu'il mentionne, et je le cite: "La majorité des dépassements importants aux coûts prévus des contrats ont trait à des travaux de réparation de **béton**." Comme ministre délégué aux Transports, mon objectif en ce domaine est la mise en place de méthodes d'évaluation fiables parce que comparables avec ce qui se fait ailleurs et reconnues comme efficaces.

Voilà! Mme la Présidente, j'ai tenu à aborder ce sujet parce que je sais qu'il intéresse mes collègues. Je tenais à leur indiquer mes propres préoccupations sur la question. Vous m'excusez du temps que j'ai pris en introduction. Je suis maintenant disposé à répondre aux questions de tous les membres de la commission touchant les engagements financiers de novembre 1989 à novembre 1990. Merci.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Bien, je voudrais saluer l'arrivée du nouveau ministre. C'est la première fois que nous le rencontrons en commission parlementaire. Je voudrais lui souhaiter bonne chance dans ses fonctions, d'autant plus qu'il arrive à un moment où ça va être difficile sur le plan économique. Mais, s'il était le moins agressif, comme les gouvernements doivent intervenir, normalement, dans les périodes difficiles pour faire faire de l'ouvrage, un des ministères les plus susceptibles de contribuer à ce que la récession économique, j'irais même jusqu'à dire la crise économique en cours actuellement... Il y a eu des gens qui disaient que ça durerait six mois. Moi, j'avais déjà dit, il y a quelques mois, que ce serait une crise qui durerait sans doute de deux à cinq ans. Vous voyez que les gens révisent leurs prévisions un peu. Et j'ai l'impression qu'on est entré dans une crise et que, tantôt, on se demandera si elle n'est pas aussi pire que celle des années trente ou pire que celle des années trente. Je pense que c'est ça la question qu'on va se poser avant longtemps. Et si je le dis, et je l'ai dit volontairement quand j'ai fait une conférence de presse, il y a quelques mois, c'est pour que le gouvernement et les ministères susceptibles d'aider les gens à passer au travers une période difficile se mettent à l'ouvrage immédiatement. Un des ministères les plus susceptibles de contribuer à faire en sorte que cette crise soit la moins douloureuse possible pour les citoyens, c'est le ministère des Transports. Je regardais le discours du sous-ministre à ses fonctionnaires, lors de son entrée en fonc-

tion et, ce qui avait été un défaut du ministère pourrait être retourné en avantage parce qu'autant le Vérificateur général, à raison, disait qu'on faisait trop de plans par rapport aux travaux qu'on fait, par ailleurs, si le gouvernement veut aider les citoyens, il pourrait se servir des plans qui sont faits pour faire les travaux en conséquence. Et alors, à ce moment-là, la banque de plans considérable qui existe au ministère des Transports pourrait être utilisée pour faire faire des travaux pour contribuer à soulager les problèmes des gens.

Je vois le député de Rimouski qui est là, qui avait promis une autoroute jusqu'à Rimouski. Là il vient d'apprendre qu'il va y avoir huit ans d'études. Je suis persuadé qu'il n'aurait aucune réserve à ce que les études soient plus avancées.

M. Dufour: Il va prendre sa retraite là-dessus.

M. Garon: Mais ce que je veux dire, essentiellement, et je le dis sans blague, moi, je suis convaincu qu'on va vivre une période économique difficile. Nous, au Québec, on n'a pas de ministère de la Défense pour donner des contrats comme il y en a, sans doute, qui vont le faire avec la crise qu'il y a dans le golfe. Mais, par ailleurs, on a aussi les citoyens qui payent le plus de taxes pour leurs routes. J'ai été aux États-Unis la semaine dernière, j'étais en automobile, et j'ai vu le prix baisser. La première fois que j'ai acheté de la gazoline, c'était 1,35,9 \$ le gallon américain. Après ça, ça a été 1,25,9 \$. Après, 1,24 \$, et le dernier prix - pas à New York, pas dans une place où il y a beaucoup de compétition, là, dans le Maine, dans un village - 1,19,9 \$ le gallon. Quand j'arrive à Québec, je vois: 0,70 \$ le litre. Là, je me dis: il y a quelque chose qui ne va pas. Parce que, quand on dit qu'on est en concurrence avec les gens des États-Unis, quand on voit nos camionneurs qui ont de la difficulté, qui, eux autres, vont payer la gazoline à 0,70 \$ le litre, alors qu'aux États-Unis le camionneur américain, lui, arrive avec son réservoir plein, à 1,19 \$ le gallon, on n'est même plus dans le cas de dire que c'est le double, c'est plus que le double, le prix. On est rendu sans doute à... Combien y a-t-il de litres dans un gallon américain?

M. Dufour: 3,80 \$ à peu près, le gallon.

M. Garon: On est rendu à peu près à payer notre gazoline deux fois et demie, plus que deux fois et demie le prix que paient les Américains. Il y a quelque chose qui ne va pas, là. On n'a pas des revenus qui vont avec ça.

Alors, quand on est dans le libre-échange, on ne peut pas avoir des coûts d'intérêts plus hauts, des assurances plus hautes et, après ça, de la gazoline plus chère, et dire, après ça: Concurrence, mon garçon. Ce n'est pas possible.

C'est pour ça que les camionneurs ont regimbé et que j'étais sympathique à leur cause parce que, sur le plan des faits objectifs, ils ont raison. Ils ne peuvent pas concurrencer, dans une situation comme celle-là. Et comme les automobilistes - je vais produire les chiffres dans peu de temps - paient au-dessus de 3 000 000 \$ pour leurs routes, on est plutôt rendu autour de 3 500 000 \$ actuellement, si on tient compte de l'argent que le gouvernement prend dans la Société de l'assurance automobile et des taxes de toutes sortes que paient les automobilistes pour recevoir un peu plus de 1 000 000 \$, à peine plus de 1 000 000 \$ de travaux de construction et d'entretien de route. Ça veut dire qu'ils paient plus cher pour ce qu'ils ont et qu'aux États-Unis, de plus en plus, on fait mettre des "pots" à part, justement pour que les politiciens ne puissent pas organiser l'automobiliste, en le faisant payer et en ne lui livrant pas la marchandise.

Je me demande si, au Québec, on n'est pas rendu là où il faudrait demander que l'argent qu'on collecte des automobilistes, on le mette dans un compte en fiducie, où personne ne peut piger dedans, pour que l'argent qu'ils paient serve justement à entretenir et à construire des routes. Je ne dis pas qu'il n'y a pas une partie qui doit être divertie vers le transport en commun. Mais comme le gouvernement se désengage du transport en commun dans la réforme de M. Ryan, quels que soient les objectifs, qui peuvent être discutables - je ne dis pas que ce sont nécessairement des mauvais objectifs - mais le résultat, c'est que les sortir du transport en commun, est-ce que les moyens sont bons? Ça, c'est une autre affaire. À ce moment-là, il faut que le ministre, qui est le seul défenseur au sein du gouvernement, prenne la part des gens, de sa clientèle. Et je pense que le ministre doit être un représentant de sa clientèle au sein du gouvernement, beaucoup plus qu'un représentant du gouvernement auprès de sa clientèle. J'ai déjà dit, à un député qui m'a dit: Vous m'avez traité durement. J'ai dit: Oui, parce que vous n'avez pas compris votre rôle; vous vous considérez comme un représentant de Québec dans votre comté, alors que vous devez être représentant de votre comté à Québec; c'est toute la différence du monde.

Et c'est pour ça que le ministre, je veux lui dire qu'il peut compter sur l'appui le plus total pour des efforts pour qu'on ait un système routier efficace, des routes nationales les meilleures, les routes régionales les meilleures. Les routes locales, je vois qu'il y a un débat, on va faire le débat. Je pense que dans la réforme Ryan, il y a beaucoup de choses qui sont discutables, mais il n'y a pas que du mauvais. Je suis un de ceux qui ne pensent pas qu'il n'y a que du mauvais dans sa réforme, mais ça doit être analysé, avec les objectifs recherchés par le gouvernement. Est-ce qu'on est d'accord ou non

avec les objectifs recherchés? Quels sont les moyens utilisés pour rechercher ces objectifs-là? Et le ministre des Transports doit être le défenseur d'un système routier efficace. Notre système routier n'est pas le plus efficace qu'on pourrait souhaiter, étant donné l'argent que paient les automobilistes. Ils paient beaucoup d'argent, les automobilistes, ils paient très cher, les automobilistes au Québec. Non seulement les automobilistes avec des automobiles, mais les camionneurs, tous ceux qui utilisent le système routier paient très cher en frais, en taxes de toutes sortes, pour les retombées qu'ils ont. Alors, c'est pour ça que nous allons aider le ministre, puis je pense bien que notre critique dans ce sens-là va l'aider parce qu'il peut se servir de tous les arguments qu'on apporte. Nous, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait des budgets, surtout à cette période-ci dans le temps. C'est le temps, là, pour le ministère des Transports, d'avoir des bons budgets, parce que ça va contribuer à faire - puis pas dépenser tout à la même place, il n'y a pas qu'une région au Québec. Il y a plusieurs régions. Il y a la région de Montréal, mais il y a aussi la région de Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, la Côte-Nord, les Cantons de l'Est, l'Outaouais...

Une voix: L'Abitibi.

M. Garon: ...puis, on va être de ceux qui vont supporter le ministre, s'il met de l'argent dans l'Outaouais. Vous remarquerez que si...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...le ministre décide de faire l'autoroute 50, je vais vous dire qu'il va avoir un appui total de l'Opposition. Puis, en même temps, s'il refait le viaduc dans Lévis, sur la route Kennedy, là, il va avoir un appui total, aussi...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...parce que je sais que ce sont des choses nécessaires. Ce sont des choses nécessaires, puis la grosse question qu'on doit se poser - parce que je pense que les députés ministériels qui sont présents ici aujourd'hui sont membres du caucus, je pense qu'ils ont... Et la présidente également. Je sais que la présidente...

Une voix: ...a des problèmes.

M. Garon: ...a des problèmes. J'ai l'occasion d'aller dans son comté de Mégantic-Compton, de temps en temps - pas parce que je la déteste, ce n'est pas ça - parce que, des fois, on m'invite à aller parler là. Je vais vous dire, c'est le comté le plus grand du Québec. Quand vous partez de Mégantic et que vous allez jusqu'en arrière de

Sherbrooke, là, je vais vous dire que ça vous fait une moyenne "run". C'est un grand comté; il y a des besoins considérables et je pense que les députés ministériels peuvent aider leur ministre, au sein du caucus, à avoir des sommes d'argent plus grandes. Parce que la tarte, on peut... Si la tarte est petite, les pointes ne sont pas grosses; et si la tarte est plus grande... Parce qu'il y a des pizzas - je n'en mange plus de pizzas; je me suis mis au régime - pour 4; il y a des pizzas pour 6; il y en a pour 8, puis, il y en a pour 10 et il y en a même pour 12. Je n'en ai pas vu des plus grosses, mais il y en a peut-être des plus grosses. Et à ce moment-là, si on veut qu'il y ait des pointes plus grosses, pour nourrir plus de monde, bien, il faut que l'ensemble de la pizza ait un diamètre plus grand. Ça, c'est le budget du ministère.

Alors, je ne serai pas plus long, mais je veux lui dire sincèrement qu'il va avoir l'appui total, le ministre, pour aller chercher le maximum du budget, parce que le budget qu'il va avoir va contribuer à développer l'économie. Quand on dit que la construction des maisons est la base de l'économie, il y a aussi les grands travaux qui sont importants, l'entretien des routes, et nous souhaitons que le ministre ait des plus grands budgets, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a d'autres membres qui veulent faire des remarques? Alors, nous allons...

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Rimouski.
(10 heures)

M. Tremblay (Rimouski): Étant donné que M. le député de Lévis a cru bon souligner l'importance du prolongement de l'autoroute 20 vers l'est, projet qui me tient à coeur, je voudrais lui signifier que, comme lui, je suis d'accord que, s'il y a un ministère qui doit relancer l'économie, c'est bien celui des Transports. Et je pense que notre gouvernement, à l'heure actuelle, avec la relance que vient d'annoncer M. Bourassa, un devancement des travaux au ministère des Transports pour 230 000 000 \$ ou quelque chose du genre, ça va certainement nous aider. Quant au prolongement de l'autoroute 20, il y a deux phases là-dedans qu'il faut bien comprendre. Il y a un tronçon allant du Bic à Mont-Joli, qui est déjà entrepris, et nous avons 13 000 000 \$ de contrats qui sont en train de se faire, en train de se terminer. J'espère que les autres 6 000 000 \$ qui sont annoncés pour la présente année viendront compléter un autre tronçon et nous allons faire ça tronçon par tronçon jusqu'à ce que la partie de Bic-Mont-Joli soit complétée. Parallèlement à ça, le gouvernement a commandé une étude

d'opportunité qui était très positive vis-à-vis du prolongement de l'autoroute 20 à partir de Cacouna jusqu'au Bic; l'étude a démontré la nécessité de faire ce tronçon-là. Nous sommes au stade des plans et j'espère qu'à ce moment-ci, le ministère des Transports continuera de faire des plans... Contrairement à ce que vous avez dit, à savoir qu'il y en avait trop, nous autres, on va continuer à faire nos plans pour qu'un jour on puisse passer à la réalisation. C'est tout ce que j'avais à dire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Rimouski. Alors, nous commençons l'étude de... De quelle façon voulez-vous...

M. Garon: Je voudrais juste ajouter un petit mot pour le député de Rimouski.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Quand j'ai dit les travaux dans l'est - et on a parlé de plans de huit ans pour l'autoroute 20 - j'étais un de ceux qui ont toujours pensé que l'élargissement de la 132 à quatre voies vers Rimouski, ça pourrait être une solution qui aiderait beaucoup les gens, sans déstructurer l'économie locale. Ce serait peut-être plus rapide, un quatre voies de Cacouna jusqu'à Rimouski et, à ce moment-là, tous ceux qui sont sur le long du chemin, actuellement, ne seraient pas pénalisés par le fait que le trafic serait envoyé sur une route. Parce que, actuellement, il n'y aura pas beaucoup d'investissements dans ces coins-là parce que les gens vont attendre une route qui ne viendra peut-être pas, qui passerait dans les terres et, en attendant, il n'y aura aucun investissement qui va se faire sur la 132 parce que les gens vont dire: Le monde ne passera plus là dans quelques années. Alors, un élargissement à quatre voies de la 132, ça peut être... Comme on voit dans les villes américaines, aux États-Unis. Moi, je pense que dans certains endroits, le chemin à quatre voies de route peut être une solution utile. Ça coûte moins cher et ça permet un meilleur service aux citoyens locaux, en même temps que ça permet une circulation de transit plus rapide. Je ne veux pas faire un long débat, ce n'est pas l'objet de la réunion de ce matin, mais...

M. Middlemiss: Non.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne voudrais pas m'embarquer dans un débat technique. Si la décision a été prise de faire quatre voies à côté de la 132, je pense que le milieu a été impliqué, les techniciens, les ingénieurs ont été impliqués et ont jugé à propos que peut-être dans le contexte soit de l'économie, le coût, ça

serait mieux de construire quatre nouvelles voies. Mais ça pourrait être un débat très long. Il y a des apports. Du côté économique, il y a des gens qui disent qu'on est mieux de maintenir le même tracé où sont les villages. Ça, c'est un débat, je pense, qu'on ne peut pas faire ici, mais qui serait fort intéressant à faire à un autre moment donné.

Mme la Présidente, est-ce que c'est possible de savoir du député de Lévis s'il croit que la période qu'on nous a accordée de neuf heures aujourd'hui pour faire les engagements financiers est adéquate? Ou bien est-ce qu'il sent qu'on devra, à la fin de la journée, prévoir peut-être plus de temps?

M. Garon: Normalement, on procède le plus rapidement possible et, après ça, on va voir où on est rendus. On avait parlé de deux journées. Vous avez annulé la journée de demain. Moi, dans mon esprit, je m'attendais à deux journées pour couvrir la période. Mais une journée, je suis certain qu'on n'aura pas assez de temps pour couvrir la période.

M. Middlemiss: Au cours de la journée de demain, je m'en vais voir d'autres supporteurs comme vous, M. le député de Lévis, qui veulent...

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...mousser la construction de routes. C'est l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, qui a son colloque annuel et c'est là que je vais être demain. Donc, je vais aller chercher d'autres supports pour m'assurer qu'on améliore le réseau routier du Québec.

M. Garon: Mais je pense que ce support-là, vous n'avez pas besoin d'y aller pour savoir que vous l'avez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: On ne met jamais de côté les supports qu'on peut obtenir, M. le député.

M. Garon: Non, je vous comprends. Est-ce que le ministre pourrait nous présenter les gens qui l'accompagnent? Parce qu'on voit des visages nouveaux et...

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

M. Middlemiss: Attendez, je vais vous...

M. Garon: Je ne veux pas dire que ceux qu'on connaît sont de vieux visages, mais il y a des visages nouveaux qu'on ne connaît pas.

M. Middlemiss: D'accord. À ma gauche, vous connaissez le sous-ministre, M. Jean-Marc Bard; à sa gauche, M. Paul Maranda; à ma droite, M. Denis Carmel, mon attaché de presse. Je vais demander peut-être au sous-ministre de les identifier.

M. Bard (Jean-Marc): Il y a M. Théodore Jiona, sous-ministre adjoint à la Direction des opérations; M. Jean-Luc Simard, en remplacement de M. Demers, sous-ministre adjoint à la Direction du génie; et on a tous les gens de support qui travaillent dans ces directions-là, comme l'an dernier.

M. Middlemiss: Voulez-vous qu'on demande à tous et chacun de se lever et de s'identifier?

M. Bard: En commençant peut-être par M. Roy, de la Direction des contrats.

M. Roy (Paul-René): Paul-René Roy, directeur des contrats et de l'approvisionnement.

M. Bergeron (Luc): Luc Bergeron, chef du Service des opérations d'entretien.

M. Descôteaux (André): André Descôteaux, directeur du budget.

M. Dionne (Gaston): Gaston Dionne, Direction du contrôle budgétaire.

M. Baribault (Bernard): Bernard Baribault, directeur de la construction.

M. Hamel (Guy): Guy Hamel, de la région de Montréal.

M. Dion (Antoine): Antoine Dion, de la Direction de la construction.

M. Normand (Jean): Jean Normand, directeur des structures.

M. Valois (Normand): Normand Valois, directeur adjoint, de Montréal.

M. Boivin (Michel): Michel Boivin, du bureau du sous-ministre.

M. Lavoie (Yvan): Yvan Lavoie, chef du Service d'assurance de la qualité.

M. Pelletier (Daniel): Daniel Pelletier, Direction de la construction.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, messieurs. Si vous voulez bien, nous allons procéder. Est-ce que vous voulez appeler les engagements un à un?

M. Garon: Oui.

Vérification des engagements financiers

Année 1989

Novembre

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 1 du mois de novembre 1989. M. le ministre.

M. Garon: Non, on va... Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Garon: Oui.

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

M. Garon: Il s'agit d'un supplément considérable de 930 000 \$, pour porter le contrat à 3 530 000 \$. Qu'est-ce qui est arrivé dans ce travail à Val-Bélair pour les travaux de réfection des rues Amiral-Lamontagne dans la municipalité de Val-Bélair, dans Chauveau?

M. Middlemiss: Ceci est un protocole signé en mai 1985. Les estimations du protocole étaient imprécises à ce moment-là et étaient basées sur les coûts de 1984.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 2 est vérifié. J'appelle l'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 3 est vérifié. J'appelle l'engagement 4.

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'il y a eu des dépassements? Est-ce que le contrat est fait?

M. Middlemiss: Non. Tout est régulier. S'il y avait eu une demande de supplément... Le contrat n'est pas terminé.

M. Garon: Ah bon!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4 est-il vérifié?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Middlemiss: Le contrat n'est pas terminé. Toutefois, il n'y a rien qui indique qu'on devrait avoir des imprévus ou des suppléments.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

4 est vérifié. J'appelle l'engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

5 est vérifié. J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

6 est vérifié. J'appelle l'engagement 7.

M. Garon: Les abrasifs. J'aimerais vous poser une question: N'avez-vous pas l'impression qu'on en met beaucoup d'abrasifs sur les routes? M me semble qu'on n'en mettait pas tant que ça dans les années d'avant. Maintenant, souvent, au lieu de ramasser la neige, on met du sel, on met des abrasifs sur les chemins. Ça fait une sloche épouvantable. Puis je me demande des fois si ça ne rend pas les chemins plus glissants que si on en mettait moins. Est-ce qu'il y a une nouvelle politique par rapport à ça? J'ai l'impression que, dans une période où on parle de la protection de l'environnement, au lieu d'en mettre moins, on en met plus que jamais.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, essentiellement, il semble que les quantités, si on parle de 800 000 tonnes dans le passé, et aujourd'hui... Aujourd'hui, 700 000 et dans le passé, 800 000. On m'indique que les techniques sont améliorées et qu'on les utilise pour s'assurer de la sécurité des utilisateurs des routes en hiver. La plupart du temps, Mme la Présidente, les gens ne nous critiquent pas du fait qu'on en met trop, ils nous critiquent du fait qu'on n'en met pas assez et que les routes sont glissantes. Je dois vous dire qu'on fait tous les efforts possibles pour s'assurer de bien gérer... Premièrement, je pense qu'il est tellement important de s'assurer de la sécurité des voyageurs en hiver. Ça, c'est fort important, et on dit: il faut faire ça dans notre capacité de payer et le faire **sécuritairement**, au moindre coût possible. S'il y a des améliorations à y faire, je suis convaincu qu'on suit ça de près et que dans l'avenir, ça va faire partie de toutes les choses qu'on fait pour s'assurer de bien faire notre travail, au meilleur coût possible.

M. Garon: Selon mes renseignements, les mélanges sont différents selon les températures. Par ailleurs, quand la température change, souvent j'ai constaté que ces abrasifs rendaient la route plus glissante qu'autre chose parce que ça fait un genre de mélange et puis là, si le mélange est tel que ça continue à geler, bien ça a contribué à faire en sorte qu'on a plus de glace qu'on en avait avant. Et on constate, à

certains endroits, que la neige qu'on fait fondre au lieu de l'enlever, c'est ça qui rend la chaussée glissante à bien des endroits.

M. Middlemiss: Est-ce que le député de Lévis a observé ça sur les autoroutes ou... Ça dépend du niveau aussi. Il y a des endroits où on utilise, dépendant du niveau 1, 2, ou 3, que les interventions pour l'entretien l'hiver sont différentes. Il y a des endroits où on met plus d'abrasifs et on ne met pas de fondant. Est-ce qu'on parle des chemins de rang ou des chemins de moindre importance?

M. Garon: Les chemins de municipalité urbaine. Mais là, des fois, les entretiens sont faits un peu conjointement.

M. Middlemiss: Bien, je pense que...

M. Garon: Je parle de sorties d'autoroute par exemple. Je ne peux pas dire si... J'ai l'impression qu'il y a les deux; il a les municipalités puis le gouvernement, les deux sont impliqués.

M. Middlemiss: On m'indique que sur les autoroutes, il n'y a presque pas d'abrasifs, c'est surtout du fondant.

M. Garon: Bien, pas sur les autoroutes. Je ne parlais pas d'autoroutes. C'est les sorties.

M. Middlemiss: Les sorties?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Une fois qu'on arrive sur un chemin qui aurait peut-être un niveau d'entretien différent de l'autoroute...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et où on se sert moins de fondants et plus d'abrasifs et ça, pour des raisons d'économie. Aussi, dépendant du niveau de la circulation, du nombre d'automobiles. Lorsqu'on veut utiliser les fondants, on doit avoir un certain niveau de circulation qui, avec les fondants, nous donne des résultats qui font fondre la glace. S'il n'y a pas de circulation et qu'on met des fondants, c'est presque une perte totale et on n'est pas assuré d'avoir une route sur le pavé.

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux assurer le député de Lévis que c'est certain qu'on fait tous les efforts possibles.

M. Garon: Est-ce que le ministère de la Voirie, le ministère des Transports, les villes,

ont les mêmes normes concernant cet épandage-là ou si ça varie d'une ville à l'autre? Parce que là, vous avez quelqu'un qui conduit et si la procédure est différente, ce qui arrive, s'il n'y a pas une certaine uniformité, l'automobiliste ne peut pas savoir comment ça marche dans une ville ou comment ça marche à d'autres endroits. Alors, si le comportement est différent, lui, il a des effets de surprise. À tel endroit, ça freine, à l'autre place, ça glisse. Est-ce qu'il y a une norme, un certain caractère d'uniformité entre ce que font les municipalités et ce que fait le gouvernement et surtout quand on passe d'un à l'autre? Si on est à l'intérieur d'une grande ville, c'est une affaire. Quand on est dans le passage, qu'on sort d'une autoroute puis on entre dans une ville, à une place ça peut être le ministère qui épand puis, un peu plus loin, c'est la ville. Est-ce que ce sont deux systèmes différents ou si ce sont les mêmes normes?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je crois que oui. C'est certain que le ministère des Transports a une politique qu'on applique d'un bout à l'autre de la province dépendant du niveau. Mais, c'est certain que ça dépend aussi de la capacité de payer des municipalités. Il y a des municipalités qui n'ont pas de problème financier et qui peuvent être plus généreuses dans l'application des fondants. On m'indique que cette année, à Montréal, pour des raisons peut-être financières ainsi qu'environnementales, on utilise de moins en moins de fondants, mais plus d'abrasifs, des abrasifs traités. Et ça, c'est pour des raisons d'économie ainsi que pour des raisons environnementales, utiliser de moins en moins de sel ou de calcium.

(10 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

7 est vérifié. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8 est vérifié. J'appelle l'engagement 9.

M. Garon: C'est un supplément pour les plans. Est-ce que les travaux sont effectués? Je ne parle pas des travaux de plans, là, mais des travaux pour lesquels on a demandé de faire des plans, c'est-à-dire la construction d'un pont d'étagement sur le boulevard Jean-Leman au-dessus de l'autoroute 15, dans la municipalité de Candiac, dans le comté de La Prairie.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que les travaux ne sont pas débutés, et l'augmentation du coût pour la préparation des plans et devis est apportée parce qu'il y a eu

des changements qui ont été apportés au projet initial.

M. Garon: Oui, mais là, regardez bien. C'est un supplément qu'on demande. On dit: 135 000 \$, pour porter à 245 000 \$ - c'était un contrat de 110 000 \$; 135 000 \$ de plus pour porter à 245 000 \$ - le coût du contrat pour effectuer la préparation des plans et devis et la surveillance, avec résidence au chantier, en vue de la construction d'un pont d'étagement sur le boulevard Jean-Leman au-dessus de l'autoroute 15, dans la municipalité de Candiac, comté de La Prairie. Si on fait passer le coût des plans de 110 000 \$ à 245 000 \$ et qu'on ne fait pas les travaux, à mon avis on perd son temps. C'est justement ça, le problème. Quand veut-on faire les travaux, dans ce cas-là?

M. Middlemiss: Le mandat originel était en 1987 et, depuis ce temps - ça fait partie de l'autoroute 30 - il y a un centre d'achats qui s'est ajouté dans cette région-là, dans l'axe 30. Donc, on a été obligé de changer à cause de la venue du centre d'achats. En plus, il y a eu modification à la géométrie, et l'ajout d'une piste cyclable. Et on ajoute aussi en même temps, vu que les travaux vont être de plus grande envergure, un montant de surplus pour s'assurer de la surveillance, comparativement au projet initial.

M. Garon: Mais là, quand va-t-on faire les travaux? C'était prévu pour quand, les travaux, dans la programmation quinquennale? Je parle des travaux du pont, pas des plans.

M. Middlemiss: On nous indique que les travaux étaient prévus pour 1988, mais que, pour des raisons, le développeur ou le constructeur du centre d'achats a été retardé. Il semblerait qu'on ne veut pas procéder à la construction du centre d'achats avant la construction de l'autoroute 30.

M. Garon: Là c'est...

M. Middlemiss: J'essaie de savoir la date de...

M. Garon: J'écoute ce que vous me dites. C'est le chien qui court après sa queue, là.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous me dites que le centre d'achats retarde les travaux de l'autoroute, et on ne peut pas bâtir le centre d'achats tant que l'autoroute n'est pas bâtie. Alors là, je ne comprends plus.

M. Middlemiss: Non, ce que j'essaie de vous expliquer, Mme la Présidente, c'est qu'en 1987 on avait prévu un tronçon de l'autoroute 30. Depuis cette planification-là, pour des raisons économ

ques, pour aider à l'économie de la région, quelqu'un a voulu construire un centre d'achats. Donc, on a apporté des changements à l'autoroute 30 pour accommoder ce centre d'achats. Maintenant, le fait de vouloir l'accommoder, ajouter une piste cyclable, occasionne des coûts additionnels de préparation. Maintenant, je vais vous dire à quel moment on s'attend de construire l'autoroute 30. On m'indique que, dans la planification, ce serait en 1992-1993, 1993-1994, que la construction de ce tronçon de l'autoroute 30 aurait lieu.

M. Garon: Mais pourquoi faire les plans, là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je crois que le député de Lévis nous a critiqués constructivement, tout à l'heure, dans le sens de dire: Bien, il ne faudrait pas arrêter de préparer des plans, en tout cas, qu'on aurait plus de travail à faire...

M. Garon: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Middlemiss: ...et je dis, moi, que l'autoroute 30, il y a une planification qui se fait, et c'est un tronçon qui est fort important. On voudrait s'assurer qu'au moment propice... C'est vrai qu'il ne faut pas trop planifier d'avance, mais l'autoroute 30, ce n'est pas un tronçon qui ne sera jamais exécuté. Il devra être exécuté, parce que ça fait partie du plan du réseau routier de la grande région de Montréal. Et c'est pour ces raisons-là qu'on a préparé les plans, et...

M. Garon: Comme la 13...

M. Middlemiss: ...qu'on peut les justifier. Non, on peut justifier le besoin de l'autoroute 30 avec le nombre de véhicules pour permettre l'essor économique de cette région-là.

M. Garon: Moi, je trouve qu'on serait bien mieux de faire des travaux que de faire des plans, et décider de faire les plans quand on a décidé de faire les travaux. Parce que là, on...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur ça, je dois dire qu'il y a toujours un écart entre le moment de la planification et l'exécution. Et si on attend au moment juste pour l'exécution, on pourrait malheureusement accuser des retards. C'est le juste milieu. Il ne faut pas avoir dans la machine plus de projets qu'on peut se permettre d'en exécuter dans une période de temps, et c'est pour ça que, dans les projets que le ministre des Transports avait en réserve, il y en a plusieurs qui ont été éliminés, parce que, suite à l'analyse, on s'est aperçu que ce sont des projets qu'on n'exécuterait jamais, ou que les chances de les exécuter étaient minces. Donc, on les a mis de côté, on ne dépense plus d'argent

sur les études. Et si, un jour, ces projets deviennent plus importants et nécessaires, on pourra, à ce moment-là, dépenser de l'argent sur des études. Mais il y a un juste milieu. On peut peut-être nous critiquer d'être un petit peu plus à l'avant des temps, mais moi, je me dis qu'il vaut mieux prévenir que guérir.

M. Garon: Vous avez parlé aussi qu'il y avait une piste cyclable, là-dedans?

M. Middlemiss: Oui. L'ajout d'une piste cyclable.

M. Garon: Mais, est-ce que le programme des pistes cyclables n'a pas été mis de côté par le ministre des Transports, ou bien s'il est remis en force?

M. Middlemiss: Il y a un moratoire qui a été mis. Il me semble qu'après ce mandat-là, dans la préparation des plans, on leur a demandé de les préparer pour une piste cyclable. Est-ce qu'au moment de la demande de soumission, on va inclure la piste cyclable comme étant partie du réseau ou non? Je ne le sais pas.

M. Garon: Il faudra refaire les plans sans piste cyclable, à ce moment-là?

M. Middlemiss: Oui. Non, regardez, ce serait sous le réseau municipal et dans le... O.K., la piste cyclable, c'est un protocole d'entente qu'on avait avec la municipalité, et lorsqu'on a été obligé de prévoir que la piste cyclable, de l'autre bord du viaduc, devrait continuer aussi, traverser le viaduc... C'est qu'il y a une rue municipale, un boulevard municipal sur lequel il y a des pistes cyclables. Donc, dans le protocole d'entente, pour s'assurer qu'il y a une continuité dans la piste cyclable, on est obligé d'avoir des pistes cyclables pour la partie du contrat qu'on était en train de faire.

M. Garon: Oui. Donc, si je prends tout ce bout-là pour faire du bicycle, je suis mieux de ne pas acheter mon bicycle tout de suite!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Bien, il semblerait que...

M. Garon: Est-ce que vous pourriez me dire combien d'études ont été faites par le ministère, sur ce cas-là, en particulier? Toutes les études qu'il y a eu de faites à date, pour ce contrat-là? Je parle de services professionnels, là, avant la TPS.

M. Middlemiss: Le ministère a été impliqué à deux niveaux: premièrement, l'avant-projet a été fait par une étude interne du ministère, les plans de structure ont été exécutés par un

mandataire et la municipalité a fait faire une étude environnementale.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais vous n'avez pas d'idée comment tout ça a coûté, à date, là?

M. Middlemiss: Pour les plans et devis, vous avez le montant à date, là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et à l'interne, j'ai l'impression qu'on pourrait vous donner une idée à savoir combien ça nous a coûté pour faire l'étude d'avant-projet.

M. Garon: S'il vous plaît. Alors, c'est correct...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est noté.

M. Garon:... avec ces renseignements additionnels à vérifier.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 9 est vérifié, sous réserve d'une réponse à la question. J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10 est vérifié. J'appelle l'engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 12.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12 est vérifié. J'appelle l'engagement 13.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13 est vérifié. J'appelle l'engagement 14.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des ponts, des 10 ponts en question? Pas nécessairement ce matin, là. Contrat pour la réparation de 10 ponts (pose de contreventements) dans diverses municipalités des comtés de Rimouski et Matapédia.

M. Middlemiss: Oui, on les a. On va vous les faire parvenir. Mme la Présidente, on va les faire parvenir au député.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 14 est vérifié, sous réserve.

M. Garon: "Pose de contreventements", c'est quoi, ça? C'est un terme que...

M. Middlemiss: Oui, c'est comme des croix de Saint-André, qu'on met dans la construction, là, pour les poutres...

M. Garon: Des croix de Saint-André, le bois sèche puis il ne porte plus.

M. Middlemiss: Non, non. C'est en acier. Non, non, ce n'est pas ça. J'ai essayé de vous donner une image de ce que c'est. C'est des poutres pour retenir. Non, non, ce n'est pas des croix de Saint-André mais j'essayais de vous imaginer ça pour vous, là...

M. Garon: Il y a beaucoup de croix de Saint-André...

M. Middlemiss: C'est que ça joue le même rôle.

M. Garon:... vous allez dans les caves des maisons, auxquelles vous donnez une tape, puis elles tombent.

M. Middlemiss: Ah, bien oui, mais celles qui ne sont pas bien faites, ça. C'est pour donner une stabilité, une résistance.

M. Garon: O. K. Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 14 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 15.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un protocole d'entente, ici?

M. Middlemiss: Oui, il y a un protocole d'entente.

M. Garon: Et qu'est-ce qui vous a amené à contribuer dans ce cas-là? Parce que c'est une rue municipale, l'avenue Victoria, dans la municipalité de Saint-Lambert?

M. Middlemiss: L'avenue Victoria, on m'indique qu'elle est la prolongation de la route 116, qui était l'ancienne route principale qui amenait à Québec. Donc, c'est encore une route qui serait considérée comme une route à vocation probablement interrégionale.

M. Garon: Mais, est-ce que c'est dans la ville?
(10 h 30)

M. Middlemiss: C'est la route qui mène au

pont Victoria. Donc, il y avait certainement une participation; ce n'était certainement pas seulement attribuable à la municipalité, la circulation, là.

M. Garon: Mais dans quelle proportion le gouvernement et la municipalité contribuent-ils, chacun?

M. Middlemiss: La participation du ministère des Transports est de 50 % et les contributions des municipalités - il y a trois municipalités qui sont impliquées - Saint-Lambert à 4,5 %, Greenfield Park à 22 % et ville Lemoyne à 3,5 %.

M. Garon: Et, de quelle longueur est la toute?

M. Middlemiss: 3,3 kilomètres.

M. Garon: Parce que ça mène au pont Victoria.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Parce que la route mène éventuellement au pont Victoria. Mais à quelle distance ce tronçon est-il du pont Victoria? Tantôt, on a dit que la raison pour laquelle on contribuait, c'est parce que c'était l'ancienne route 116 qui menait au pont Victoria. Mais à quelle distance?

M. Middlemiss: On m'indique que ça débute au pont.

M. Garon: Ça commence au pont et c'est 3,3 kilomètres à la sortie du pont.

M. Middlemiss: Excusez-moi, une minute. Je vais demander au sous-ministre d'ajouter quelque chose.

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

M. Bard: Mme la Présidente, je voudrais juste rectifier une information qu'on a donnée au ministre et qui porte à confusion. La route 116, l'ancienne route qui venait à Québec, en passant par Saint-Hyacinthe, se jette sur le boulevard Laurier à Saint-Lambert. Le boulevard Laurier débouche sur le pont Victoria. Donc, le boulevard Laurier est la continuité sur le pont Victoria. La rue Victoria dont on parle, est une rue qui fonctionne est-ouest sur la rive sud, et qui, pendant un grand bout, est en parallèle avec la 15, anciennement appelée le boulevard Taschereau. C'était une route, antérieurement, qui était entretenue par le ministère des Transports jusqu'en 1975. Le ministère des Transports a remis cette route-là aux municipalités en 1975, mais elle était considérée à l'époque comme une

route interrégionale qui passait - c'est pour ça qu'on voit les participations des municipalités - à Saint-Lambert, à Greenfield Park, à ville Lemoyne et qui se dirigeait dans le territoire qui est maintenant considéré comme ville de Brossard, pour finalement se rabouter au boulevard Taschereau, qu'on appelle maintenant l'autoroute 15.

M. Garon: Donc, la route a été transférée à la charge de la municipalité en 1975. Là, on a jugé qu'on devait payer actuellement, soit 15 ans plus tard, les travaux effectués à 50 % sur cette route-là.

M. Middlemiss: Oui, comme plusieurs protocoles d'entente avec d'autres municipalités, on a jugé à propos de chercher l'équité, à savoir ce qui peut être attribuable au fait que c'est une route interrégionale et quelle partie devrait être chargée à la municipalité. Si la municipalité doit accepter la circulation qui vient d'autres régions, je suis convaincu que le député de Jonquière va être d'accord avec moi qu'on ne peut pas imputer nécessairement tous ces coûts-là à la municipalité, si c'est une circulation qui vient de part et d'autre. Donc, on cherche à établir une participation qu'on jugerait équitable du gouvernement du Québec par l'entremise du ministère des Transports.

M. Garon: Vous voulez parler de la circulation de transit.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce que vous avez des chiffres sur la circulation de transit et la circulation locale?

M. Middlemiss: On pourrait vérifier.

M. Garon: C'est très important parce que, dans la réforme de M. Ryan - et je m'aperçois que je suis le seul à l'avoir iue parce que, quand j'en parle, je m'aperçois que tout le monde la commente, mais personne ne l'a lue - au paragraphe 2.1 - vous voyez que je le sais pas mal par cœur - on parle de circulation de transit en fonction de ce qu'on veut payer par rapport aux municipalités. Ça veut dire que la circulation de transit, c'est la circulation qui dépasse la municipalité. Alors, on dit qu'il va y avoir des routes régionales, des routes locales...

Une voix: Des routes intermunicipales.

M. Garon: Mais là, on veut tenir compte de la circulation de transit. Si 90 % du trafic va à une place, à telle ville et qu'il revient de telle ville, bien, il ne reste que 10 % de transit. Alors, on sent dans la réforme de M. Ryan, que les contributions du gouvernement vont tenir

compte de cette circulation de transit. Est-ce que, dans ce cas-là, on en a tenu compte ou si on n'en a pas tenu compte? Parce qu'on ne parle pas des municipalités les plus pauvres au Québec, là.

M. Middlemiss: On m'indique que la participation des municipalités et du ministère des Transports est rattachée à la longueur dans chacune des municipalités. Donc, on établit de base que le ministère des Transports du Québec en paiera 50 % et que les municipalités, elles, en paieront 50 %, proportionnellement à la longueur de la rue dans chacune des municipalités concernées.

M. Garon: Mais on n'a pas l'étude de...

M. Middlemiss: Ça ne veut pas nécessairement dire que... Non, je pense qu'on n'avait peut-être pas, disons, les données de la circulation, l'origine et la destination, qui auraient pu nous établir le pourcentage.

M. Garon: Est-ce que vous avez le volume du trafic qui passe là par jour?

M. Middlemiss: On ne l'a pas ici, mais on pourrait vérifier à savoir si on a...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...une étude de circulation récente. On m'indique, toutefois, que c'est très dense.

M. Garon: Non, moi, je ne vous accuse de rien.

M. Middlemiss: Non, mais moi aussi. Regardez...

M. Garon: Je veux essayer de voir comment...

M. Middlemiss: ...je vous ai dit qu'on cherche, Mme la Présidente... Dans les protocoles d'entente - et il y en a d'autres qui vont venir - j'aimerais établir un genre de politique qui va reconnaître la responsabilité de la collectivité québécoise qui va être payée par le ministère des Transports du Québec...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et la responsabilité du milieu, de la municipalité. Je pense qu'il faut être équitable. Il ne faudrait pas charger à la municipalité, parce que c'est une circulation qui passe là... Elle n'origine pas de là, et peut-être qu'elle est là pour destination, mais ça... J'ai l'impression qu'on cherche une formule. La formule exacte qui va être parfaite au point de

vue de l'équité n'existe pas, mais on va en chercher une.

M. Garon: Dans la réforme de M. Ryan, il parle de ces questions-là. Est-ce que le ministère des Transports est partie à cette réforme-là ou si... C'est une réforme qui émane... Parce que la partie voirie, est-ce que c'est la partie qui va être défendue par le ministère des Transports ou si c'est la partie qui... Est-ce que l'ensemble de la réforme concernant la voirie émane du ministère des Transports ou du ministère des Affaires municipales?

M. Middlemiss: Le projet de M. Ryan, c'est un projet du gouvernement du Québec...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...dont nous faisons partie. Dans le moment, c'est une proposition qui est sur la table, et le ministère des Transports est impliqué dans ce projet et le sera jusqu'à la fin.

M. Garon: Est-ce que les fonctionnaires ont été mis à contribution ou s'ils ne sont pas au courant?

M. Middlemiss: Les fonctionnaires ont été mis à contribution.

M. Garon: Est-ce qu'au niveau régional ils sont au courant de ça?

M. Middlemiss: Je présume que si les fonctionnaires au niveau des sous-ministres et des sous-ministres adjoints ont été impliqués, ils ont dû inclure aussi les fonctionnaires en régions. C'est un travail d'équipe.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. C'est parce que...

M. Middlemiss: Non, mais le besoin... Regardez, pour être capable d'établir la longueur de route qui est classifiée 1 et 2, je pense qu'il faut certainement retourner en régions...

M. Garon: Ça, je suis d'accord.

M. Middlemiss: ...pour vérifier avec les gens sur place.

M. Garon: Ce n'était pas là-dessus.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: C'était sur le plan... Ça, je suis d'accord avec vous. Je suis certain que ça été fait localement et régionalement, mais c'est sur la question de la circulation de transit. Ça, c'est plus compliqué. Les routes 1, 2, 3, c'est une autre affaire. On peut parler de classification.

Mais la circulation de transit, ça, c'est une autre affaire. Ça, c'a un impact considérable sur les contributions à venir du gouvernement. C'est pour ça que je demande... Parce que, des fois, j'entends parler que des gens appellent des fonctionnaires et on leur dit, à toutes fins pratiques, que ça va marcher comme avant. Moi, je ne suis pas sûr.

M. Middlemiss: Si vous remarquez bien...

M. Garon: Si j'ai bien compris les documents que j'ai lus, et je pense les avoir lus comme il le faut...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on indique aussi que durant la saison qui s'en vient, au niveau du ministère des Transports, on va faire un inventaire de l'état du réseau routier et je suis convaincu qu'on devra regarder aussi les questions qu'il soulève. Si on est pour établir un critère de transit, il va falloir être capable de démontrer qu'on a des chiffres à l'appui pour être capable de justifier que notre participation va être telle ou que la participation va être de tant.

M. Garon: Ça marche.

M. Middlemiss: Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors vérifié pour l'engagement 15?

M. Garon: Ça va. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 16.

M. Garon: Les coûts, ici, ont doublé. On demande un supplément de 32 000 \$ pour porter à 74 570 \$ le coût du contrat pour effectuer le contrôle des sols et la mise en oeuvre des matériaux d'infrastructure, des fondations, de même que le contrôle qualitatif du béton de ciment pour la réalisation du projet sur le chemin 3^e Rang dans la municipalité de Sainte-Justine-de-Newton, dans le comté de Vaudreuil-Soulanges. Pourquoi ça a-t-il coûté le double, deux fois plus cher ou presque deux fois plus cher? Si on était à Saint-Jean-Vianney, je dirais: On a de la misère à trouver le fond, mais...

M. Middlemiss: Les principales raisons de cette demande sont les suivantes: l'échéancier de réalisation est passé de 6 mois à 11 mois. Donc, lorsqu'on regarde les mandats qui sont donnés, ils sont basés sur un taux horaire. Il y a plus d'heures qui ont été nécessaires pour exécuter le mandat.

M. Garon: Est-ce parce que le ministère a voulu prendre plus de temps pour faire le travail

ou si c'est parce que l'entrepreneur a pris plus de temps?

M. Middlemiss: Non. C'est qu'il y a eu une grève de la part de Bell Canada et il y a eu un problème pour le déplacement des utilités à cause de la grève de Bell Canada. Et l'autre, des travaux exécutés excèdent de 150 000 \$ le prix original. Donc, on a un supplément de 150 000 \$. Donc il y a eu plus de travaux exécutés. Et l'autre, le retard, c'est que malheureusement lorsque...

M. Garon: Sur combien? 150 000 \$ de plus sur combien?

M. Middlemiss: 150 000 \$.

M. Garon: Sur combien?

M. Middlemiss: Les 779 049, 92 \$.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 16 est vérifié. J'appelle l'engagement 17.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 17 est vérifié. J'appelle l'engagement 18.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18 est vérifié. J'appelle l'engagement 19.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits? Est-ce qu'il y a eu des protocoles de faits par le ministère?

M. Middlemiss: Pour répondre, non il n'y a pas de protocoles. Les travaux sont terminés. Le prix final n'est pas encore établi.

M. Garon: Alors, vous ne savez pas s'il va y avoir...

M. Middlemiss: On n'anticipe pas, heureusement, de changement.

M. Garon: Est-ce une route principale? C'est quoi la classification de la route? On ne le dit pas, on dit: du boulevard La Vérendrye. Vous ne faites pas les travaux parce que c'est le boulevard La Vérendrye. C'est une route...

M. Middlemiss: Le boulevard La Vérendrye, c'est...

M. Garon:... numérotée.

M. Middlemiss: O.K. Ça fait partie de l'entente Québec-Canada sur le réseau routier de l'Outaouais et c'est une route principale qui relierait le secteur Touraine à l'autoroute 50.

M. Garon: À l'autoroute 50 qui n'est pas faite.

M. Middlemiss: Oh non! celle-là est faite. L'autoroute 50 est faite.

M. Garon: Ce bout-là est fait.

M. Middlemiss: En passant, Mme la Présidente, l'autoroute 50 est complétée entre la ville de Hull et la ville de Masson.

M. Garon: C'est le bout qui a été fait sous l'ancien gouvernement, ça.
(10 h 45)

M. Middlemiss: Oui, une entente a été signée en 1972 avec le gouvernement du Canada. Il n'y a pas grand-chose qui a été fait entre 1976 et 1985.

M. Garon: Bien, au moins de bout-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 19 est vérifié. J'appelle l'engagement 20.

M. Garon: L'engagement 20. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20, vérifié. J'appelle...

M. Garon: C'est curieux qu'il n'y a qu'une soumission, quand même.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: Quelle explication avez-vous, qu'il n'y ait qu'une soumission reçue? Les entrepreneurs ont trop de travaux dans ce coin-là ou si...

M. Middlemiss: La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'on espère toujours avoir plusieurs soumissions.

M. Garon: Quels étaient les délais?

M. Middlemiss: Dans le contexte, il n'y a qu'un soumissionnaire.

M. Garon: Quels étaient les délais pour présenter des soumissions au moment de la publication? Quand est-ce que ça a été publié? La date de publication et les délais pour présenter la soumission. Parce que c'est quand même

250 000 \$, un seul soumissionnaire. Je me dis: Est-ce que c'est parce que les entrepreneurs ont trop de travaux dans la région de Granby?

M. Middlemiss: La raison pour laquelle on est allé en soumissions publiques, c'est qu'il... Vous savez que, comme pour le déneigement, on donne **priorité** aux municipalités et on négocie aussi avec des firmes. Dans le contexte, il n'y avait ni corporation, ni firme qui avait répondu pour ce tronçon-là. Alors, on est allé aux soumissions publiques. Le résultat, c'est qu'il n'y a qu'un soumissionnaire. J'ai l'impression, lorsqu'on voit la méthode qu'on a utilisée avant d'aller en soumissions publiques... Il n'y avait pas de corporation municipale ni personne d'autre qui voulait négocier un contrat, l'intérêt ne semblait pas être là, malheureusement.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé.

M. Middlemiss: La somme totale du contrat, Mme la Présidente, sur une période de trois ans, est de 250 400 \$. Donc, ce n'est pas tellement un gros contrat et c'est peut-être que le contrat n'était pas intéressant pour les gens qui se spécialisent dans l'entretien, l'hiver.

M. Garon: Oui. Ça peut être autre chose aussi. Moi, je suis obligé de poser des questions pour voir si ce n'est pas autre chose aussi. Ça peut être que les conditions étaient telles qu'on visait à n'avoir qu'un entrepreneur.

M. Middlemiss: Bien, regardez...

M. Garon: C'est pour ça que j'essaie de vérifier pour voir si on a fait les choses de telle façon que tous les entrepreneurs susceptibles de soumissionner soumissionnaient...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...ou si on l'a fait de telle façon que les autres perdaient leur temps à soumissionner.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, je veux faire une chose très claire. C'est que, normalement, dans les contrats de déneigement, il y a une politique qu'on a, depuis 1978, où on négocie. On donne, premièrement, le choix aux corporations municipales. Dans le contexte présent, la corporation a dit non. On a tenté de négocier avec des gens qui font du déneigement, l'entretien l'hiver. Personne n'a voulu prendre le contrat. Alors, par la force des choses, on a eu des soumissions publiques. On est allé demander à tous ceux qui étaient intéressés de soumettre un prix. Malheureusement, il n'y a qu'un entrepreneur qui a soumis un prix.

M. Garon: Ma question, c'était: Où ça a été

publié, la date de publication...

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: ...le délai pour présenter la soumission.

M. Middlemiss: On va prendre note.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Je veux assurer le député...

M. Garon: Non, non, c'est correct.

M. Middlemiss: ...excusez-moi, la présidente et le député, qu'il y a une façon de procéder aux demandes de soumissions pour les contrats l'hiver et pour ce contrat-là comme pour les autres, on a utilisé la même méthode. On ne change pas de méthode en cours de route.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, pour l'engagement 20?

M. Garon: O.K. On va nous fournir les renseignements.

M. Middlemiss: On vous donnera...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez fournir les renseignements, M. le ministre?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça va.

M. Middlemiss: Non, non, la date des soumissions, à quel moment...

M. Garon: La date de publication des soumissions, dans quels journaux, avec quels délais pour présenter la soumission.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, le secrétaire prend note et il va l'envoyer au cabinet ou au ministère.

M. Middlemiss: On va vous remettre la demande de soumissions standard pour des contrats de déneigement, c'est ça qu'on a utilisé.

M. Garon: Sur ce cas-là.

M. Middlemiss: Oui, dans ce cas-là, c'est standard pour tous les autres aussi.

M. Garon: Mais où ç'a été publié? Dans un journal que le monde lit ou dans un journal que le monde ne lit pas?

M. Middlemiss: Un journal de Québec, un journal de Montréal et un hebdo régional.

M. Garon: Un journal de Québec, ce n'est pas dans le journal de...

M. Middlemiss: Ça, c'est standard. On vous donnera exactement... L'hebdo régional, ça va venir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, sous réserve d'une réponse aux questions?

M. Garon: Oui, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20 vérifié. J'appelle l'engagement 21.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits?

M. Middlemiss: Terminés, oui.

M. Garon: Dépassement?

M. Middlemiss: Aucun.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 22.

M. Garon: Vérifié. Ah! il y a encore eu une soumission seulement, encore là. Voyez-vous, dans le même coin, encore seulement un soumissionnaire. Même question...

M. Middlemiss: On en prend note.

M. Garon: ...que dans les contrats antérieurs. Il y a encore seulement une soumission.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est dans le même coin.

M. Garon: Mais là, c'est 400 000 \$, c'est un plus gros contrat, là. Encore là, un seul soumissionnaire. Est-ce que le monde a trop d'ouvrage ou bien si c'est parce qu'ils ne sont pas au courant qu'il y a des travaux? Moi, je vais vous dire une chose. Je me suis toujours posé des questions quand il n'y avait qu'un soumissionnaire. S'il n'y avait pas eu une faille à quelque part, parce que je me dis que les gens sont plus intéressés à avoir de l'ouvrage que ça. Et souvent, je me dis qu'il peut y avoir une faille. Je ne dis pas que la faille est nécessairement au... à quel endroit, mais quand il n'y a qu'un soumissionnaire, je me dis qu'il y a quelque chose de drôle.

M. Middlemiss: Et juste pour ajouter, ce genre de contrat, Mme la Présidente, c'est que la pratique a été depuis longtemps que pour la plupart, ce sont des contrats qui sont négociés, parce que c'est un contrat qui est de moins de

200 000 \$ par année.

M. Garon: Non, ce sont des contrats de soumissions publiques.

M. Middlemiss: Oui, regardez. Normalement, on va en soumissions publiques pour des contrats de déneigement qui dépassent les 200 000 \$ par année. Les autres, ce sont des contrats qui sont négociés, soit qu'on les donne aux municipalités, ou bien que c'est négocié avec des entrepreneurs qui sont *invités* à négocier.

M. Garon: Vous allez voir que...

M. Middlemiss: Dans ce cas-ci, on est allé en soumissions publiques et, malheureusement, il n'y en a pas plus d'un qui était intéressé à soumissionner. Mais on va vous donner des *détails*.

M. Garon: Est-ce que la publicité de l'appel d'offres était suffisante, les délais assez longs pour permettre aux gens de soumissionner? C'est ça que je demande, au fond. Ça peut arriver qu'il n'y en ait qu'un. Mais vous allez voir, dans les pages qui vont suivre, qu'il n'y en a souvent qu'un. Ça fait drôle, c'est...

M. Middlemiss: Je suis convaincu, Mme la Présidente, que dans un contexte comme celui-là, si on avait jugé à propos que les coûts, le prix soumis n'était pas un prix réaliste, on serait retourné en soumissions.

M. Garon: Mais dans un contexte comme on est là..

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...j'ai été assez longtemps dans le domaine de la construction, personnellement, pour savoir à quel point ça soumissionne et il y en a. Quand on est dans une période où l'argent sort par les oreilles des gens, là il y a des écarts assez grands entre les premier, deuxième et troisième soumissionnaires, et il n'y en a pas beaucoup. Mais dans la période qu'on vit, actuellement, normalement, là, les gens ont faim et soumissionnent.

M. Middlemiss: M. le Président, juste pour rappeler au député de Lévis qu'on parle de 1989. Ça fait déjà longtemps, ce n'est pas présentement. Je suis d'accord avec lui qu'aujourd'hui on obtient de bien meilleurs prix et que la concurrence est plus grande. Peut-être qu'au moment de la demande de ces soumissions, les gens avaient beaucoup plus de travail, étaient plus occupés qu'ils le sont aujourd'hui.

M. Garon: Vérifié, sous condition des réponses aux questions qu'on a posées.

Le Président (M. Maltais): Vérifié. J'appelle l'engagement 23.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits... Pardon, un instant, l'engagement 23. Vérifié.

Le Président (M. Maltais): Vérifié. J'appelle l'engagement 24.

M. Garon: Encore là, remarquez qu'il n'y a encore qu'une soumission, à l'engagement 23. Même question, la date de publication...

M. Middlemiss: Excusez, ce contrat a été annulé.

M. Garon: O.K. Pourquoi? Ne me dites pas que c'est parce qu'il y a trop de travaux dans le parc.

Une voix: Il n'y avait plus d'eau dans la rivière.

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

M. Middlemiss: Ça a été reporté. Ça va être exécuté, mais plus tard.

M. Garon: Pas par le même entrepreneur?

M. Middlemiss: J'ai bien l'impression qu'à ce moment-là... Est-ce qu'on va être tenu de retourner aux soumissions? Oui, on va retourner aux soumissions.

M. Garon: Mais pourquoi ça a été reporté?

M. Middlemiss: On m'indique que c'est la rationalisation des dépenses et qu'il y avait peut-être une question...

M. Garon: Mais, la rationalisation des dépenses, ça ne touche pas habituellement les contrats signés, ça. S'il y avait eu une soumission publique...

M. Middlemiss: Il semble qu'il y avait aussi un écart assez marqué entre les estimés du ministère et le prix de cette soumission.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Et, à ce moment-là...

M. Garon: Le contrat n'avait pas été signé.

M. Middlemiss: ...lorsqu'il y a une soumission, on se pose des questions.

M. Garon: L'estimé du ministère était de combien?

M. Middlemiss: 44 000 \$ ou 46 000.

M. Garon: Le contrat n'a jamais été signé au fond.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: On va revenir. On va être obligé de faire...

M. Garon: C'est correct.

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

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 24.

M. Garon: L'engagement 24. Comment expliquez-vous cet écart? C'était quoi l'estimé du ministère ici à l'engagement 24? Est-ce que les travaux ont été faits?

M. Middlemiss: On m'indique que le coût de l'estimé du ministère était de 45 240 \$.

M. Garon: Les travaux ont-ils été faits?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 24 est vérifié. J'appelle l'engagement 25.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25 est vérifié. J'appelle l'engagement 26.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26 est vérifié. J'appelle l'engagement 27.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27 est vérifié. J'appelle l'engagement 28.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28 est vérifié. J'appelle l'engagement 29.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29 est vérifié. J'appelle l'engagement 30.

M. Garon: À l'engagement 29, ces travaux ont-ils été faits?

M. Middlemiss: Non. On m'indique que celui-là aussi est annulé.

M. Garon: Ah oui? Pourquoi? Vous devriez nous le dire quand ça n'a pas eu lieu.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Ce sont des engagements qui n'ont pas lieu, au fond.

M. Middlemiss: La première raison, c'est que ça fait partie des postes de contrôle et on était en négociation à ce moment-là avec la SAAQ. Deuxièmement, l'estimé du ministère était de l'ordre de 700 000 \$ et le contrat est arrivé à 1 000 000 \$.

M. Garon: Vous n'avez pas signé de contrat là non plus.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Avez-vous remarqué que les deux soumissionnaires arrivent pas mal au même prix?

M. Middlemiss: Oui, ça arrive ça. Ça peut arriver à des moments... Puis, à ce moment-là, celui qui est arrivé deuxième, il doit être fâché contre lui-même.

M. Garon: Bien non, il va s'en foutre, si le contrat n'a pas été signé. (11 heures)

M. Middlemiss: Bien, dans ce cas ici, mais, dans un cas normal, où on signe le contrat, et s'il l'a perdu pour une somme de 42 000 \$ sur 1 000 000 \$, il doit certainement dire: La prochaine fois, je vais aguiser mon crayon.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29 est vérifié. J'appelle l'engagement 30.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 31.

M. Garon: Vérifié. Est-ce que les contrats ont eu lieu, dans Chauveau, à l'engagement 31?

M. Middlemiss: Oui. Exécuté.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31 est vérifié. J'appelle l'engagement 32.

M. Garon: L'engagement 32, est-ce que ces travaux ont été faits? Le contrat a été signé?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 33.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 33 est vérifié. J'appelle l'engagement 34.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu... Comment ça a été négocié, ça? Parce que là, c'est marqué: Divers. Contribution accordée pour les travaux d'amélioration du chemin du 3^e Rang, dans la municipalité de Saint-Martin. On a donné 40 000 \$ à la municipalité pour faire des travaux? Et à ce moment-là, quel a été le pourcentage payé par la municipalité par rapport à la partie payée par le ministère, dans le 3^e Rang?

M. Middlemiss: Les proportions, c'est 80 % par le ministre des Transports, et 20 % par la municipalité.

M. Garon: Et c'est habituellement la proportion que vous payez?

M. Middlemiss: Pas nécessairement. Si on remarque, tout à l'heure, c'était 50-50, ici, c'est 80-20. Je sais qu'il y en a qui...

M. Garon: Pourquoi, 80-20?

M. Middlemiss: Je vais tenter de vous répondre.

M. Garon: C'est parce que c'est la place de naissance du député de Louis-Hébert?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que normalement, le ministre des Transports, dans ce cas-là, aurait dû payer 100 %, mais il semblerait que la ville nous a incités à activer les travaux plus vite que prévus. C'est pour ça qu'elle a contribué pour 20 %.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 32 est vérifié. J'appelle l'engagement 33. C'est-à-dire l'engagement 34.

M. Garon: Non, l'engagement 35. C'est dans Saint-Gédéon...

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-Gédéon.

M. Garon: ...Beauce-Sud. Vous avez payé dans quelle proportion?

M. Middlemiss: La même chose.

M. Garon: Encore là, c'est parce que la municipalité voulait accélérer là aussi?

M. Middlemiss: Oui. On me donne la même justification.

Une voix: Oui, mais il y a un problème, Mme la Présidente...

M. Garon: Est-ce que vous donnez cette possibilité-là à toutes les municipalités au Québec, d'accélérer en payant 20 %? Ou bien si c'est seulement dans Beauce-Sud?

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y a pas beaucoup de municipalités qui veulent payer 20 %.

M. Dufour: En tout cas, qu'ils le mettent comme politique, qu'ils l'écrivent.

M. Middlemiss: Non. Ce n'est pas généralisé, mais on est toujours ouvert à des discussions dans des contextes de ce genre-là.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas...

M. Middlemiss: Il y a énormément de protocoles d'ententes qui existent. Je suis convaincu que dans l'avenir, on va en avoir d'autres, et je pense qu'il faut regarder ça à leur juste valeur.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jonquière, dans mon comté, il y a des maires qui ont entendu dire que, dans Beauce-Sud, le gouvernement payait s'ils mettaient de l'argent. Moi, j'ai offert ça à mes maires, et ils ont dit: Non, on n'a pas le moyen.

M. Dufour: Mme la Présidente, le problème qu'on a et qu'on regarde, là, c'est que ce n'est pas une politique connue. Et ça, ça s'apparente à du favoritisme. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne, en tout cas, à mon point de vue. On connaît les enveloppes de comté, qui sont accordées à des députés pour des comtés, ça va, ça c'est connu. Mais si les municipalités savent ou si on dit publiquement qu'à l'avenir, la politique du ministère sera à l'effet que si les municipalités veulent hâter les travaux elles auront à déboursier 20 %, à ce moment-là, attendez-vous que vous allez avoir quelques demandes. Mais, ce n'est pas correct ce qui se fait, là. Moi, en tout cas, à mes yeux, ça ne me

semble pas équitable pour l'ensemble des municipalités du Québec. Il se fait des passes. Ça, ça doit être dénoncé, à mon point de vue.

M. Garon: C'est parce qu'il faut l'offrir à tout le monde.

M. Dufour: C'est ça. Si on le fait, on le fait. Moi, je n'ai pas d'objection qu'on l'offre à tout le monde.

M. Garon: Est-ce un programme spécial pour Beauce-Sud ou...?

M. Middlemiss: Non. C'est les routes qui sont à l'entretien du ministère des Transports. Souvent, il arrive que, soit les députés ou bien les municipalités veulent que les travaux soient exécutés à un certain moment et qu'on dise: Ce n'est pas dans la programmation immédiate. Donc, pour nous inciter à procéder le plus tôt possible... Puis c'est ouvert à tout le monde, ces négociations-là sont ouvertes à tout le monde.

M. Garon: Dans ce cas-ci, est-ce qu'il s'agit d'une route de classe 1, 2 ou 3?

M. Middlemiss: C'est le réseau local, le réseau municipal. Donc, c'est dans les 1, 2, 3.

M. Garon: Dans ce cas-là, c'étaient des routes de 1, 2 ou 3?

M. Middlemiss: On me dit 3.

M. Garon: 3?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est les routes qui vont être transférées aux municipalités qui, dans l'avenir, vont payer pour.

M. Middlemiss: Oui, qui sont aujourd'hui à l'entretien...

M. Garon: Dans le fond, Beauce-Sud aura contribué à ça, parce...

M. Middlemiss: C'est des routes pour lesquelles on donne des subventions aux municipalités pour l'entretien d'hiver. Dans des cas, l'entretien d'été est fait par le ministère des Transports.

M. Garon: Alors, elles vont pouvoir accélérer plus vite encore en payant 100 %.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dans le fond, elles voulaient accélérer et vous les avez poignées correct. Alors, vous pouvez dire merci à Saint-Gédéon et

merci à Saint-Martin.

M. Dufour: Ce n'est pas la première fois que Saint-Gédéon nous fait des passes. Dans le fond, quand on regarde ça, pour 40 000 \$, on a trois fois 140 000 \$, 120 000 \$. Je regarde pour le parc des Laurentides: contrat de 70 000 \$ qui a été annulé pour rationalisation des coûts.

M. Middlemiss: Regardez. Il ne faudrait pas...

M. Dufour: Je trouve ça un peu aberrant. La réserve faunique des Laurentides, si on parle de routes importantes...

M. Middlemiss: Regardez. Dans le cas dont vous parlez, c'est remis. On va quand même faire les travaux. On a démontré qu'il y avait un écart entre les estimés et les prix reçus. Je pense que comme bon gestionnaire, il faut regarder. Il ne faudrait certainement pas dépenser les budgets parce qu'ils sont là.

M. Dufour: Sur les 20 %, on va faire une propagande là-dessus, on va annoncer ça.

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

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 36 est vérifié. J'appelle l'engagement 37.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 37 est vérifié. J'appelle l'engagement 38.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38 est vérifié. J'appelle l'engagement 39.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 39 est vérifié. J'appelle l'engagement 40.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 40 est vérifié. J'appelle l'engagement 41.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 42.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 43.

M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 56.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 44.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 57.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 45.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 58.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 46.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 59.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 47.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 60.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 48.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 61.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 49.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 62.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 50.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 63.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 51.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 64.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 52.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 65.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 53.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 66.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 54.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 67.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	
J'appelle l'engagement 55.		La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.	
M. Garon: Vérifié.		J'appelle l'engagement 68.	
La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.		M. Garon: Vérifié.	

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
J'appelle l'engagement 69.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
J'appelle l'engagement 70.

M. Garon: Là, il s'agit de boulevards. Est-ce qu'il s'agit vraiment de boulevards? On a le boulevard Pauzé, le boulevard du lac Achigan. Est-ce qu'il s'agit vraiment de boulevards? Et à ce moment-là, est-ce qu'il s'agit de boulevards qui appartiennent au gouvernement du Québec ou à la municipalité?

M. Middlemiss: Au ministère des Transports.

M. Garon: Mais c'est un euphémisme, je suppose, d'appeler ça un boulevard, là. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 70 est vérifié. L'engagement 71.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 73.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 74.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 77.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 78.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 79.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 81.

M. Garon: Les engagements 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99 sont vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 100.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 101.

M. Garon: Ce sont des achats pour du calcium, pour les districts de l'Assomption et Lachute. Est-ce que c'est une division régionale qui en couvre grand? Parce que ça fait beaucoup de sel. Ça ne doit pas être seulement pour ces comtés-là.

M. Middlemiss: On m'explique que c'est le budget normé qu'on donne pour un hiver normal pour ces régions-là.

M. Garon: Où la compagnie Domtar prend-elle son sel?

M. Middlemiss: En passant, 90 % du sel vient de mine Seleine et 10 % vont en soumissions publiques. Donc, pour la compagnie Domtar, ça doit venir de l'Ontario.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est de la poussière, ça?

M. Middlemiss: Non. C'est pour l'hiver.

M. Garon: C'est pour l'hiver. O.K.

M. Middlemiss: Ça touche les fondants, ça. C'est surtout le calcium.

M. Garon: Oui, mais là, 3000 \$ de différence. Est-ce que ça ne voudrait pas la peine de le prendre en Ontario?

M. Middlemiss: Non. Il y a une entente de signée que les 90 % viennent de mine Seleine et, pour les autres 10 %, on va en soumissions publiques.
(1.1 h 15)

M. Garon: Oui. Mais regardez ça. 1 180 000 \$ et 1 183 000 \$. Ça aurait été aussi bien, pour 3000 \$, de faire travailler du monde de chez nous pour 1 183 000 \$.

M. Middlemiss: En passant, Mme la Présidente, en obtenant des prix comme ça par soumissions, ça nous donne une idée du vrai prix là où il y a de la concurrence et ça nous permet d'établir le prix avec mine Seleine.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 101?

M. Garon: Sel Akzo, c'est où, ça?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Akzo? Sel Akzo Itée, c'est...

M. Middlemiss: Les seuls au Québec... C'est quelqu'un qui vient de l'Ontario. On m'indique que c'est quelqu'un de l'Ontario. Donc, les seuls au Québec, c'est mine Seleine.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 101 est vérifié. J'appelle l'engagement 102.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102 est vérifié. J'appelle l'engagement 103.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 104.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 105.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 106.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 107.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 108.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle

l'engagement 109.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 110.

M. Garon: Ah! les imprimantes. Irisco du Québec inc., Charlesbourg. Est-ce qu'elle manufacture à Charlesbourg ou si elle a une case postale?

Une **voix:** Les imprimantes au laser sont...

M. Garon: Je ne le sais pas. C'est parce que l'adresse, c'est: Irisco du Québec inc., Charlesbourg. C'est une entreprise d'où?

M. Middlemiss: C'est ici, ça.

M. Garon: Et pourquoi avez-vous choisi Irisco du Québec pour une imprimante au laser?

M. Middlemiss: Pour fins de compatibilité.

M. Garon: Mais il y en a plusieurs qui doivent être compatibles, j'imagine.

M. Middlemiss: Ce sont des imprimantes pour ajouter à un parc existant d'environ 200 unités semblables et c'est afin d'assurer la compatibilité avec les micro-ordinateurs en place...

M. Garon: Mais là...

M. Middlemiss:... et une normalisation au niveau des opérations.

M. Garon:... il n'y a pas de soumission, c'est un contrat négocié. Vous n'êtes pas allés au fichier dans ce cas-là.

M. Middlemiss: C'est le seul partenaire québécois qui vend ce produit-là.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il fait, lui, au Québec?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Qu'est-ce qu'il fait, lui, au Québec, comme partenaire québécois?

M. Middlemiss: Je vais demander au sous-ministre de vous répondre.

M. Bard: Mme la Présidente, les fabricants d'équipements d'informatique doivent se faire accréditer au ministère de l'Industrie et du Commerce dans un contexte de partenariat économique pour être capables d'être acceptés comme fournisseurs du gouvernement du Québec

dans les équipements d'informatique.

M. Garon: Qu'est-ce qu'elle fait?

M. Bard: Alors, l'accréditation du partenariat provient du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Garon: Mais c'est vous autres qui devez répondre aux questions quand c'est dans vos crédits. Qu'est-ce qu'elle fait au Québec? Pourquoi l'avez-vous choisie, elle, au fond? Qu'est-ce qu'elle fait à Charlesbourg? Y a-t-il un bureau? Y a-t-il une case postale, une boîte aux lettres? C'est quoi au juste?

M. Middlemiss: On ne peut pas répondre à cette question. On va vérifier de quelle façon elle est implantée ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Sous réserve de la réponse?

M. Garon: Non. J'aimerais savoir comment elle est implantée à Charlesbourg.

M. Middlemiss: Oui. On va indiquer si c'est un dépôt de ventes ou un manufacturier. On va vérifier.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça marche. Vous allez me donner l'implantation à Charlesbourg d'Irisco du Québec inc.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 110 est vérifié, sous réserve d'une réponse à la question.

M. Garon: C'est pour vérifier si elle est vraiment implantée. Je n'ai rien contre le fait qu'elle s'implante.

M. Middlemiss: Non, d'accord.

M. Garon: Mais des fois, il y en a qui s'implantent juste par une case postale.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Alors, l'implantation n'est pas forte.

M. Middlemiss: Sauf que je pense qu'il y a une accréditation du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle

l'engagement 111.

M. Garon: L'engagement 121... Pardon, 111.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Non. Il y a seulement un soumissionnaire là, encore. C'est sur invitation et vous en avez invité rien qu'un. Pourquoi? Vous vouliez être sûrs que ce soit celui-là?

M. Middlemiss: L'engagement 121?

La Présidente (Mme Bélanger): 111.

M. Garon: 111.

M. Middlemiss: C'est une soumission sur invitation...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... du fichier...

M. Garon: Non, non, sur invitation, mais vous en avez invité juste un.

M. Middlemiss: Bien, oui. Le fichier a sorti... En bas de 50 000 \$, il sort quelqu'un et on a demandé à cette personne-là.

M. Garon: Là, vous donnez un prix.

M. Middlemiss: Non, non. Il n'y a pas de prix.

Une voix: Le terme n'est pas approprié, ce n'est pas un prix.

Une voix: Ce n'est pas un prix. Il n'y a pas de prix à ça, un contrat.

M. Garon: Vous auriez été aussi bien de négocier le contrat, à ce moment-là.

M. Middlemiss: Oui, mais je pense que le fichier, ce n'est pas nouveau, là. Ça fait longtemps que ça existe.

M. Garon: Non, non, je sais.

M. Middlemiss: C'est Rosalie qui, pour des contrats de moins de 50 000 \$... On va chercher un nom au fichier et on lui donne le contrat.

M. Garon: Oui. Le prix peut être haut, dans ces cas-là.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Le prix, il peut être plus haut.

M. Middlemiss: Non. C'est... Il y a des

tarifs établis avec l'Ordre des ingénieurs, comme avec l'Ordre des architectes...

M. Garon: Ah! O. K. C'est un tarif établi?

M. Middlemiss:... et le Trésor. Il y a un C. T. du Trésor qui a accepté...

M. Garon: O. K. Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 111 est vérifié.

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

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 112.

M. Garon: Vérifié. Oh!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Là, vous dites que vous prenez 90 % de votre sel, de mine Seleine. Là, c'est Sifto qu'on voit, c'est pour porter à 2 967 000 \$... Vous achetez du sel pour combien par année?

M. Middlemiss: 37 000 000 \$.

M. Garon: 37 000 000 \$?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: De sel.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis ça, c'est juste pour saler?

M. Middlemiss: C'est un fondant pour l'hiver...

M. Garon: C'est comme la soupe au Parlementaire, elle est salée.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, mais on tente de bien gérer l'utilisation des fondants...

M. Garon: Ah, ça va fondre. Il n'y a pas d'erreur.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Et dans le respect de l'environnement.

M. Garon: Là, on est à la veille d'avoir des poissons salés quand on va les pêcher, par exemple.

Une voix: Ils vont être salés d'avance.

M. Garon: Ils vont être salés d'avance.

Une voix: Ils vont se conserver mieux.

M. Garon: Ils vont faire de l'hypertension, nos poissons, par exemple.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente...

M. Garon: Plutôt ceux qui vont les avaler...

M. Middlemiss:... c'est que des fois, dépendamment des conditions climatiques, si on a beaucoup de précipitations durant l'hiver... Le ministère, pour des raisons de sécurité, a eu un besoin supplémentaire, dans ce cas-ci, de 13 020 tonnes métriques de chlorure de sodium.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 112 est vérifié. J'appelle l'engagement 113.

M. Garon: L'engagement 113, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 114.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 115.

M. Garon: Vous achetez beaucoup de radios mobiles, des émetteurs-récepteurs, station mobile, 347. C'est pour mettre dans les camions du ministère?

M. Middlemiss: C'est pour remplacer de l'équipement de 25, 30 ans.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 116.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 117.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 118.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 119.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 120.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 121.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 122.

M. Garon: L'engagement 122... Grande-Rivière, là, c'est dans le comté de Gaspé? La route en a besoin. Mais, là, regardez bien les travaux. C'est quel genre de travaux, ça? Contrat pour le terrassement, la structure de chaussée, les ouvrages d'art, l'aménagement d'espaces verts, les travaux d'aqueduc et d'égout, la structure, l'éclairage et l'aménagement paysager sur la route 132. Avez-vous fait de la route, là-dessus un peu, ou bien... Ça a l'air d'être toutes sortes de travaux, puis la route, elle n'a pas l'air à être mentionnée beaucoup. Dans la municipalité de Grande-Rivière, sur une longueur de 3,4 kilomètres...

M. Middlemiss: Oui. Tout ça, ces travaux-là ont été faits sur une longueur de 3,44 kilomètres.

M. Garon: Mais pourquoi payez-vous pour les aqueducs et les égouts, là? Normalement, c'est à la charge des municipalités, les travaux d'aqueduc et d'égout.

M. Middlemiss: Sur les routes, non.

M. Garon: Même sur les routes. L'égout pluvial, c'est correct, ça fait partie des ententes, mais les égouts sanitaires, et les aqueducs, normalement, ce n'est pas dans les ententes.

M. Middlemiss: On m'indique que la participation du ministère des Transports dans les travaux, soit d'égout, d'éclairage, d'aqueduc, était une intervention parce que le profil de la route affectait, avait des effets sur les services, et que, toutefois, la SQAÉ, Société québécoise d'assainissement des eaux était impliquée dans des travaux dans le domaine des égouts dans ce contrat-là, à part les montants, ici. Donc, la participation du ministère des Transports c'est parce que, à cause du profil de notre route, on peut justifier...

M. Garon: Non, mais si la SQAÉ payait, ça veut dire qu'elle paie un certain pourcentage, 75 % ou 90 %.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Voulez-vous dire que vous avez payé la différence et que la municipalité n'a rien payé, dans ce cas-là?

M. Middlemiss: Non. Je vous dis que notre intervention, comme ministère des Transports, c'est dû au fait que le profil de la route pouvait avoir des effets sur les infrastructures municipales. Cette partie-là, c'est nous autres. Disons, par exemple...

M. Garon: Mais Grande-Rivière, c'est une route plate.

M. Middlemiss: Non. Pour vous donner un exemple, Mme la Présidente, disons que normalement, la couverture au-dessus d'un tuyau d'aqueduc pour la protection contre le gel est de l'ordre de six pieds. Mais, pour une raison de profil, on est obligés de la mettre à huit pieds, nous autres. Donc, on remonte le profil de la route. Je ne vous dis pas que c'est ça, je vous donne un exemple pour des cas où on peut justifier que les travaux routiers, même s'il y a une implication d'égout ou d'aqueduc, ne sont pas nécessairement reliés au fait que l'égout ou l'aqueduc avait besoin de ce montant de couverture.

M. Garon: Dans ce cas-là, quelle est la proportion du contrat qui a servi à payer la route et qui a servi à payer autre chose, comme aqueduc et égout?

M. Middlemiss: On n'a pas la réponse. On peut vérifier et vous donner, Mme la Présidente, la répartition des coûts, ce qui était pour le réseau routier et pour les infrastructures.

M. Garon: Et le paysagement, l'aménagement paysager, etc. Ce n'est pas pour dire que...

M. Middlemiss: Mais l'aménagement paysager, ça fait partie de la route, ça.

M. Garon: Ah oui! bien, ça dépend, ça peut être sur la route, ça dépend de ce que c'est.

M. Middlemiss: On va regarder. On va faire une vérification.

M. Garon: Je ne dis pas nécessairement que c'est... Ce n'est pas...

M. Middlemiss: Non, non, c'est pour savoir là...

M. Garon: Sauf que c'est exceptionnel, ce n'est pas du régulier, là. C'est pour ça, pour savoir la ventilation des coûts assumés par le ministère dans le cas de ce contrat dans la

municipalité de Grande-Rivière de Gaspé pour une longueur 3,4 kilomètres.

M. Middlemiss: C'est bien, on va vous...

M. Garon: Et qui payait quoi? Et la municipalité payait combien, elle?

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Votre ministère payait quoi, et la municipalité payait combien?

M. Middlemiss: Dans ce montant-là, la municipalité ne participait pas.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: S'il y a eu des travaux à part. Il n'y a pas de protocole. Ceci est le coût total du ministère des Transports.

M. Garon: Donc, vous avez payé à 100 % pour des travaux d'aqueduc et d'égout.

M. Middlemiss: Non, non. On m'indique que la SQAÉ était impliquée dans des travaux d'infrastructure, au même moment. Et c'est ça, on pourra aller chercher les montants...

M. Garon: Mais quand la SQAÉ participe, habituellement, il y a une partie qui est payée par la municipalité et une partie par la SQAÉ, le gouvernement donne une subvention.
(11 h 30)

M. Middlemiss: Oui. Mais ici, on ne parle pas des infrastructures telles quelles, on peut parler... Il y a eu des travaux qui ont été faits pour l'aqueduc et l'égout, mais ce n'est pas nécessairement nous autres qui avons payé 100 % de ça.

On est mieux d'attendre, Mme la Présidente, d'avoir exactement la répartition des coûts qu'on va vous fournir.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. L'engagement 122 est vérifié, sous réserve de la réponse demandée. J'appelle l'engagement 123.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 124.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 125.

M. Garon: Oup!

La Présidente (Mme Bélanger): 5 000 000 \$ dans Chicoutimi!

M. Maltais: Il peut bien ne rien rester pour nous autres.

M. Dufour: C'est la plus petite autoroute au monde. C'est une entente Québec-Canada. C'est l'autoroute dont on parle depuis 40 ans.

M. Maltais: Une chance que ce n'est pas à Jonquière!

M. Garon: Oui.

M. Dufour: En tout cas, il n'y a rien à se vanter là-dessus, ça ne marche pas.

M. Maltais: Ça ne marche pas même avec 6 000 000 \$? Ça fait que, M. le ministre, arrêtez d'en mettre, ça ne marche pas pareil.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Bien non, ça n'avance pas. Ça n'avance pas. Il y a une entente Québec-Canada.

M. Maltais:...

M. Dufour: Oui, mais il y a de l'argent du fédéral là-dedans. Ce n'est pas juste du Québec.

M. Garon: Moi, avec 6 000 000 \$, je règle mes problèmes de cette année dans mon comté.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Oui, mais pas pour une région. Arrêtez-moi ça!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une région, c'est dans la municipalité de Chicoutimi, comté de Chicoutimi.

M. Dufour: Une bonne députée!

Une voix: Qu'a fait Mme Blackburn, au ministre? C'est parce que c'était un gros contrat ça, M. le ministre.

M. Maltais: Je trouve que ça n'a pas de bon sens. Même le député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'engagement 125 est vérifié?

M. Maltais: Nous autres, on prétend...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 125 est vérifié?

M. Maltais:... qu'avec 6 000 000 \$ on fait un grand bout dans nos comtés avec ça et les gens sont contents. D'après M. Dufour, député de Jonquière, tous les gens sont fâchés avec 6 000 000 \$. On va se séparer ça à nous deux, M. le député de Lévis, chacun 3 000 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne pourriez pas penser à la présidente en même temps? Alors, est-ce que l'engagement 125 est vérifié?

M. Garon: C'est une soumission publique et c'est le plus bas soumissionnaire qui a eu le contrat.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Alors, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 126..

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 127.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 128.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 129.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 130.

Une voix: 129... Attendez un peu.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 129?

M. Garon: Mais ça coûte donc bien cher, à 129. Pour deux kilomètres d'une route rurale, quasiment 1 000 000 \$. À 130, pardon.

La Présidente (Mme Bélanger): 130.

M. Garon: Comment ça se fait, donc? Aubert-Gallion, moi, je connais ça. Ça ce n'est pas... Comment ça se fait que ça a coûté si cher que ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Le terrassement, ce n'est pas cher. C'est 1 000 000 \$ le

kilomètre.

M. Garon: C'est un chemin de quelle largeur ça, ici? Parce qu'on parle du chemin du bas de la paroisse, dans la municipalité de Aubert-Gallion, d'une longueur de deux kilomètres. Presque 1 000 000 \$. Comment ça se fait que ça été si cher que ça?

M. Middlemiss: On m'indique, premièrement, que c'est dans les normes, que ça inclut le terrassement...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... la structure de chaussée et le revêtement bitumineux sur une longueur de deux kilomètres et que ceci est le...

M. Garon: C'est une route de quelle largeur?

M. Middlemiss: Deux kilomètres qui ont été faits.

M. Garon: Non, la largeur.

M. Middlemiss: La largeur?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Normale.

M. Dufour: 32 pieds de pavage, 36 pieds, c'est quoi?

M. Garon: Au total, c'est deux kilomètres.

M. Middlemiss: Une chaussée de sept mètres avec des accotements de trois mètres, standard.

La Présidente (Mme Bélanger): Standard, 66 pieds.

M. Garon: Mais pourquoi? Ça coûte 500 000 \$ le kilomètre?

M. Middlemiss: Oui, incluant le pavage.

M. Garon: Le pavage, ça ne coûte pas tant que ça le kilomètre.

M. Middlemiss: C'est ce qu'on a, la structure de la chaussée. Il faut recommencer les fondations. C'est le terrassement, la structure de chaussée, donc...

M. Garon: Combien ça coûte le kilomètre, le pavage?

M. Middlemiss: Le pavage? 120 000 \$ pour deux kilomètres.

M. Garon: 120 000 \$ en moyenne?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pour deux kilomètres?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Oui, oui, 60 000 \$ le kilomètre, mais là, on parle de 935 000 \$. Ils ont terrassé sur un moyen temps.

M. Middlemiss: C'est la reconstruction totale. Si on prend une autoroute, ça coûte 1 000 000 \$ le kilomètre.

M. Garon: Mais on n'est pas sur une autoroute, on est dans le bout de la paroisse.

M. Middlemiss: 1 000 000 \$ le kilomètre. Divisons par deux, c'est 1 500 000 \$ lorsqu'il y a des structures, très probablement. Les structures, des viaducs, etc.

M. Garon: Une autoroute?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Oui, mais là, on n'est pas sur une autoroute.

M. Middlemiss: Deux kilomètres à la moitié de l'autoroute, qui est 500 000 \$ le kilomètre. Multipliez 500 000 \$ par 2, ça fait 1 000 000 \$.

M. Garon: Mais ce n'est pas une autoroute.

M. Middlemiss: Oui. C'est la moitié de l'autoroute.

M. Garon: Oui, mais on n'est pas sur une autoroute.

M. Middlemiss: C'est l'équivalent d'une chaussée de l'autoroute. C'est lorsqu'on reconstruit à partir de zéro.

M. Garon: Une autoroute, ça coûte combien?

M. Middlemiss: 1 000 000 \$, s'il n'y a pas trop de viaducs. Ça peut aller jusqu'à 1 500 000 \$ le kilomètre lorsqu'il y a plusieurs structures de viaducs. Il semblerait que c'est dans les normes, au point de vue de coût de construction.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 131.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 132.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: L'engagement 131 est annulé.

M. Garon: Annulé? O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 132 est annulé. J'appelle l'engagement 133.

M. Maltais: Un instant!

M. Garon: Il a été annulé pourquoi, l'engagement 131?

M. Middlemiss: L'engagement 131 est annulé.

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

M. Maltais: Est-ce l'engagement 132 ou l'engagement 131 qui est annulé?

M. Middlemiss: L'engagement 131.

M. Maltais: C'est lequel? Mme la Présidente dit 132 et vous dites 131, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 131 est à vérifier et l'engagement 132...

M. Garon: L'engagement 131 est annulé.

M. Middlemiss: Lorsqu'on a dit 131, j'ai voulu aviser que l'amendement 131 était annulé.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Maltais: L'engagement 131 est annulé?

M. Middlemiss: Oui.

M. Maltais: O. K. Là, on tombe à l'engagement 132.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 132 est-il vérifié?

M. Maltais: Non, il n'est pas vérifié. J'ai dit que j'avais des questions à poser.

La Présidente (Mme Bélanger): Excusez-moi, M. le député de Saguenay.

M. Maltais: J'ai une question que, peut-être, M. le ministre, vous "dispatcherez" à quelqu'un de votre ministère. Je veux savoir pourquoi il y a tant de différence. Manic 3, pour votre information, c'est à peu près 350 kilomètres de Chicoutimi. J'ai deux entreprises, chez nous, qui ont des installations pour le tamisage de gravier,

là, à Manic 3. Manic 3, c'est déjà à 100 kilomètres sur la 389. Le gars vient faire ça; il y a une différence de 17 000 \$ sur un contrat de 50 000 \$. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Rien qu'en transport de machinerie, ça coûte 10 000 \$ pour transporter ça de Chicoutimi à là. Ça veut dire qu'il reste 27 000 \$ pour tamiser le gravier. Il y a quelque chose qui ne marche pas, il paie son monde au noir. Il n'arrive pas, certain. Ce n'est pas possible. J'aimerais bien savoir comment il fait, parce que je vais l'engager à temps plein, je vais l'envoyer sur là... Pardon?

M. Garon: Il a dû louer une machinerie qui était déjà en haut.

M. Mettais: Non, non, transport de machinerie.

M. Middlemiss: On peut se poser des questions lorsqu'on voit que deux soumissionnaires sont de l'ordre de 54... Il y a un écart de 17 000 \$. L'estimation du ministère était de l'ordre de 37 549 \$. Maintenant, on ne peut pas...

M. Maltais: Les deux entreprises sont une en face de l'autre à Manic 3. Elles ont chacune un banc de gravier et elles font du tamisage. Elles en font beaucoup pour Hydro-Québec et beaucoup pour le ministère des Transports aussi. Là, lui, il fait 400 kilomètres, il déménage la machinerie. Rien qu'en "fuel", il mange le contrat. Pouvez-vous m'expliquer ça?

M. Middlemiss: Non, non, je ne peux pas vous expliquer. C'est l'entrepreneur qui avait une soumission publique...

M. Maltais: Oui, oui.

M. Middlemiss: Il a jugé bon, lui, de soumettre un prix de 37 500 \$. Maintenant, il devra vivre avec les conséquences de son contrat et livrer la marchandise.

M. Maltais: L'a-t-il livrée, la marchandise?

M. Middlemiss: Oui.

M. Maltais: En tout cas, il y a quelque chose que je ne m'explique pas. Regardez, les deux entrepreneurs, qui sont un en face de l'autre, il y a 450 \$ de différence. Ils sont là et ils en font à l'année. Ça, ça me fait penser au loup-garou qui rouvre les chemins, sur la 389, entre Manic 5. Il a soumissionné 400 000 \$ plus bas, M. le ministre, que tous les autres entrepreneurs du comté et il ne paie justement pas les entrepreneurs qui lui font du gravier. Ils sont obligés d'aller en procès à chaque année avec. Il y a certainement une passe quelque part parce

que c'est impossible... Faire 400 milles pour déménager un "loader", une vanne pour amener le tamiseur... Il faut qu'il s'ouvre un camp pour pensionner son monde; "c'est-tu" assez fort? Il n'y a pas de résidence, là, c'est en plein bois. Alors, je ne peux pas comprendre qu'il arrive si bas que ça. Il y a une passe qui se fait quelque part ou bien c'est un gars qui aime ça travailler pour s'amuser. Il n'est pas attaché à l'argent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je comprends le point de vue, mais c'est des soumissions publiques.

M. Maltais: Oui, oui, mais ça ne fait rien.

M. Middlemiss: Maintenant, il y a deux côtés. Soit qu'il est trop bas ou que les autres sont trop haut.

M. Maltais: Je concède que mon monde ne travaille pas pour rien.

M. Middlemiss: Non, non, d'accord.

M. Maltais: Mais les deux, là...

M. Middlemiss: C'est une soumission publique et les gens, en connaissance de cause, ont soumis un prix. Il y avait trois entrepreneurs, deux entrepreneurs qui avaient le même prix et il y en avait un qui ressemblait énormément à l'estimation du ministère.

M. Maltais: Ça coûte 1000 \$ en huile à mouche pour aller faire du concassé là. Si vous saviez combien il y a de mouches noires, c'est l'enfer.

M. Middlemiss: En autant que nous sommes concernés...

M. Maltais: Je ne peux pas concevoir ça.

M. Middlemiss:... Mme la Présidente, on a octroyé le contrat, la marchandise a été livrée. Maintenant, malheureusement, si la personne a perdu sa chemise, c'est son problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 132 est-il? Vérifié.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 133.

M. Dufour: On va mettre un homme là-dessus.

M. Garon: À l'engagement 133, il y a un dépassement de 91 200 \$, pour porter les travaux à 126 900 \$. Là, ça veut dire que les travaux ont

été multipliés, le coût par quatre. Au point de départ, ça devait coûter 35 000 \$ et ça va coûter 126 000 \$. Qu'est-ce qui se passe là, donc?

M. Middlemiss: Premièrement, c'est un projet...

M. Garon: A Montréal, ça coûte cher à mort, tout le temps. Il y a quelque chose qui se passe, là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je suggérerais...

M. Garon: Il faudrait envoyer des entrepreneurs de Chicoutimi là, ça coûterait moins cher.

M. Middlemiss:... au député de Lévis d'attendre que je donne les réponses avant de passer un jugement. Les plans et devis pour ce projet ont été commencés en 1973. Donc, on a été obligé d'avoir une remise à jour. Donc, de 1973 à 1989, c'est 16 ans, et ceci explique une partie.

M. Garon: Quel était le salaire horaire...

M. Middlemiss: Depuis 1973 à 1989, on a été obligé d'ajuster les plans en tenant compte de nouveaux standards, les mesures en système métrique au lieu du système anglais, et il y a eu des modifications au projet initial.

M. Garon: Quel était le coût horaire d'un ingénieur en 1973 et quel est celui de 1989? Vous dites... Je comprends qu'on va dire que c'a coûté plus cher, mais là, c'est quatre fois plus cher.

M. Middlemiss: Bien, est-ce qu'on pourrait regarder juste le taux d'inflation de 1973 à 1989? Ça nous donnerait un pourcentage.

M. Garon: Oui, mais ça ne nous donnerait pas 400 %.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Parce que 400 %, ça voudrait dire quand même, de 1973 à 1989, 16 ans...

M. Middlemiss: Il y a eu des standards...

M. Garon:... 400 %, ça voudrait dire, au fond, 20 % par année, ça n'a pas été ça.

M. Middlemiss: Non. J'ai dit que c'était une partie. Les plans, on a été obligé de les changer en tenant compte de nouveaux standards et il y a eu des modifications au projet. Les modifications au projet étaient de quel ordre?

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits ou si ce ne sont que les plans qui ont été faits?

M. Middlemiss: On m'indique que les travaux sont exécutés.

M. Garon: Les travaux d'ingénierie ou les travaux...

M. Middlemiss: Non, non, l'exécution...

M. Garon: L'approche, le réaménagement?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Mais l'approche du pont Pie IX.

M. Middlemiss: Oui, le boulevard Henri-Bourassa.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait nous dire - je ne veux pas dire seulement aujourd'hui - quel a été le coût des travaux consécutifs à ces plans-là qui sont passés de 35 000 \$ à 126 200 \$? Ça marche? Alors, sujet à nous donner ces renseignements-là...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 133?

M. Garon: Bien, à moins que le ministre n'ait des renseignements.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des renseignements supplémentaires, M. le ministre, ou si vous allez les communiquer?

M. Middlemiss: Non, je n'ai pas les renseignements. On va aller chercher les renseignements sur ça.

La Présidente (Mme Bélanger): O. K. Alors, sous réserve des renseignements demandés, l'engagement 133 est vérifié. J'appelle l'engagement 134.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 134 est vérifié. J'appelle l'engagement 135.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135 est vérifié. J'appelle l'engagement 136.

M. Middlemiss: L'engagement 135 est annulé.

M. Garon: Annulé?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135 est annulé. J'appelle l'engagement 136.

M. Garon: Shawinigan-Sud, est-ce que c'était la sortie? C'est la bretelle, ça? (11 h 45)

Une voix: C'est annulé.

M. Garon: Est-ce que c'est le tracé J pour lequel les travaux ont été annulés? Non?

M. Middlemiss: Non. C'est l'engagement 135.

M. Garon: L'engagement 136, est-ce que c'est encore une accélération des travaux par la municipalité de **Saint-Côme-de-Kennebec**? C'est un autre 40 000 \$. Ils ont tous accéléré les travaux de 40 000 \$ en payant 8000 \$. C'est une drôle affaire, Saint-Martin, Saint-Gédéon, Saint-Côme.

M. Middlemiss: Même chose.

M. Dufour: C'est tous les mêmes montants.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Dufour: Coïncidence et hasard.

M. Garon: Mais, c'est parce que dans **La Voix de l'Est** du mois de novembre 1990, on dit que c'est les fonctionnaires qui ont suggéré que la municipalité paie 75 % de la facture et Québec 25 %. Mais Carol Wagner n'y voit que des chiffres lancés au hasard qui ne sauraient, selon lui, constituer une base de négociation sérieuse. Dans un article de journal, c'est tes fonctionnaires qui disent aux municipalités: Faites donc ça, ça va accélérer les travaux. **La Voix de l'Est**, le vendredi 16 novembre 1990. C'était dans la revue de presse du ministère, d'ailleurs. Je suis certain que le ministre a pris connaissance de ça.

M. Middlemiss: Les fonctionnaires du ministère des Transports qui ont...

M. Garon: Mais est-ce que c'est une pratique? Parce que là, c'est en région. Quand on parle de ça c'est une région ailleurs, là, dans Saint-Césaire.

M. Middlemiss: C'est la sortie Saint-Césaire.

M. Garon: Non, mais là on dit pour accélérer les travaux. C'est le même genre d'affaire. On dit: contribuer pour accélérer les travaux. **Saint-Côme-de-Kennebec**. Puis 40 000 \$ à chaque coup. Qui a fait la job d'aller voir les municipalités pour leur demander de payer 20 % pour accélérer les travaux? Parce que c'est 40 000 \$ partout. C'est quand même une coïncidence incroyable. Ça doit être Jupiter en Bélier. Il paraît que ça arrive très rarement.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que c'est quelque chose... Les municipalités, dans le comté de Beauce-Sud, se sont réunies ensemble. Elles sentaient qu'elles avaient

été négligées depuis nombre d'années et qu'il y avait des travaux à être exécutés. Parce qu'il y avait des problèmes de circulation au printemps, elles ont abordé le ministère en disant: Regardez, on est prêtes à payer une partie du coût, si vous êtes prêt à faire des interventions immédiatement. Et le ministère a accepté. Donc, je me dis que si on a réussi à accepter ça dans cette région-là, on serait certainement ouvert à une négociation avec d'autres aussi. Mais je vous assure que depuis ce temps-là, on est en train de resserrer, au ministère, et les protocoles d'entente vont tenter d'être les plus équitables possible dans le sens qu'on va voir quelle est la part du ministère. Dans quoi le ministère devrait-il, en réalité, au point de vue de l'équité, s'impliquer et qu'est-ce que la municipalité devrait payer?

M. Dufour: Est-ce que les travaux avaient été faits quand l'argent a été donné? Parce qu'on l'accorde pour le mois... Là on est au mois de novembre, mais est-ce que les travaux ont été faits avant? L'argent a été accordé avant?

M. Middlemiss: Non. Non. C'est comme toute chose, même dans le 5-4, les octrois aux municipalités, il faut apporter la preuve que l'argent a été dépensé.

M. Garon: Mais qui a fait les travaux? La municipalité ou le ministère?

M. Middlemiss: Les municipalités.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une lettre d'offres? Parce que si les travaux sont faits par la municipalité, il a dû y avoir des lettres d'offres.

M. Middlemiss: Je n'ai pas la réponse. On pourrait certainement vérifier s'ils l'ont fait à l'interne ou s'il y a eu des appels d'offres.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit: une lettre d'offres du ministre.

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils ont eu une lettre d'offres du ministre?

M. Garon: Oui. Bien, j'imagine, si ce sont les municipalités...

M. Middlemiss: Non. Il y a un protocole qui est signé par la municipalité et le ministre.

M. Garon: Parce qu'il y a eu une lettre d'offres et un protocole, comme ça. Normalement, on dit: dans une lettre et un protocole, l'un ou l'autre ou les deux. À quelle date cela a-t-il été fait?

M. Middlemiss: En avril 1989.

M. Garon: C'était quand pour Saint-Gédéon? Saint-Martin?

M. Middlemiss: On peut vérifier. S'ils sont arrivés à peu près au même mois, au mois de novembre, j'ai l'impression que la signature a dû être à peu près au même moment.

M. Dufour: La négociation a été faite avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ils vont nous le dire.

M. Middlemiss: On va vous donner les dates.

M. Garon: J'aimerais avoir une copie des protocoles ou des lettres d'offres ou les deux, si c'était possible, pour chacune des municipalités.

M. Dufour: Et il y aurait peut-être une autre question.

M. Garon: Pour chacune des municipalités de **Beauce-Sud**, où il y a eu des travaux pour 40 000 \$ dans le mois de novembre...

M. Middlemiss: Avril 1989, Saint-Gédéon et Saint-Martin.

M. Dufour: Mais, M. le ministre, en faites-vous une politique du ministère? Si, demain matin, on dit à nos municipalités: Si vous offrez 20 %, **est-ce** que ça va marcher?

M. Middlemiss: Non. Non je pense que... II n'y a pas de politique générale dans ce contexte-là. Ce n'est pas un programme...

M. Dufour: Mais quand cela **va-t-il** être une politique acceptable de votre part?

M. Middlemiss: Bien, les protocoles d'entente ont toujours existé et j'ai l'impression que ça va continuer d'exister. On tente d'établir une politique qui serait plus équitable pour le ministère et pour les municipalités impliquées. On devra **peut-être** définir, à un moment donné, des programmes dans lesquels on peut avoir des protocoles d'entente et d'autres dans lesquels nous ne serons pas prêts à nous embarquer dans des protocoles d'entente.

M. Dufour: Mais si une région ou des comtés arrivent avec des offres, pour une raison ou pour une autre, est-ce que le hasard fait qu'il n'y a que certains comtés qui ont droit à la manne ou si c'est pour tout le monde? C'est un **peu** ça.

M. Middlemiss: Non. C'est que dans ce cas-là, malheureusement, le hasard a permis que ces

routes-là ne seraient pas corrossables au printemps et c'est pour ça que l'intervention a été faite.

M. Garon: Oui, mais le bout que j'ai lu dans **La Voie de l'Est**, c'est les fonctionnaires. On dit que ce sont les fonctionnaires qui ont fait ces propositions-là aux municipalités. Est-ce que c'est faux ou pas? C'est marqué quand même, c'est dans **La Voie de l'Est**. Vous avez dû sursauter quand vous avez vu ça. C'est dans la revue de presse du ministère. Les fonctionnaires ont suggéré que les municipalités paient 75 % de la facture et Québec, 25 %. Pour des sorties d'autoroute. Alors, c'est quoi, la partie? Comment ça marche?

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, je voudrais indiquer que ce ne sont pas des cas semblables. J'ai indiqué tout à l'heure que nous sommes en train de faire des négociations.

M. Garon: C'est marqué: Les maires de Saint-Césaire, ville et paroisse, et de Sainte-Brigitte, et le préfet de la MRC de **Rouville** se sont rendus à Québec rencontrer le ministre délégué aux Transports, M. Robert Middlemiss. Vous devez être au courant de ça un peu! Les représentants de la chambre de commerce locale étaient aussi du voyage pour remettre au ministre une pétition de quelque 2300 noms en faveur du projet. Le ministre a indiqué que l'échéancier du projet serait connu en février. Le dossier suivra ensuite le cours normal, préparation, plans, soumissions et financement. La réalisation ne serait prévue que dans trois ou quatre ans, raconte le maire de Saint-Césaire, Carol Wagner. On nous a dit que si on attend que le développement soit fait à 100 % par Québec, il y a tellement d'autres projets que ça peut prendre des années à se concrétiser. S'il y a une participation des municipalités concernées, ça nécessitera une mise de fonds moins grande et ça devrait se faire plus rapidement, renchérit M. Wagner, en faisant le point sur le dossier lors du discours du maire, mercredi soir. Les fonctionnaires ont suggéré que les municipalités paient 75 % de la facture et Québec 25 %. Tout ça origine du bureau du ministre délégué, M. Middlemiss, à ce qu'ils disent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois dire, oui, que j'ai rencontré les gens, le maire M. Wagner, et c'est un protocole d'entente, parce qu'une des raisons pour ces travaux, c'est de desservir leur **parc** industriel. Et, pour des raisons d'équité, la participation du ministère des Transports du Québec serait de l'ordre de 25 %, et celle de la municipalité de 75 %. Et c'est ça qu'on cherche, l'équité, de dire: Est-ce que le ministère des Transports du Québec devrait dépenser des sommes d'argent pour remplir, disons, le mandat qui est peut-être le

mandat de la municipalité? Comme tout à l'heure, Mme la Présidente, le député de Lévis a demandé pourquoi, à Gaspé, le ministère des Transports était impliqué dans la construction d'égout et d'aqueduc. Il sentait que peut-être la proportion aurait dû être à la municipalité. On tente, au nom de l'équité...

M. Garon: C'est parce que la règle générale c'est que c'est payé par la municipalité. Je demandais les raisons.

M. Middlemiss: On tente au nom de l'équité, Mme la Présidente, de trouver une formule, qui va remettre la responsabilité à ceux qui devraient être responsables.

M. Garon: Ce n'est pas le problème de la formule. Si c'est une politique générale qui s'applique à tout le monde, je n'ai aucune objection. Mais si c'est juste négocié par quelques-uns, et que les autres ne le savent pas, les autres pourissent dans leur jus pendant qu'il y en a d'autres qui ont les contacts, et se font dire: Si tu en mets un peu, on va te le faire à toi, on va accélérer les travaux, et les autres n'ont rien. Mais là, ça ressemble à Haïti. C'est ça que je veux dire, ça ressemble à Duvalier. Tandis qu'une politique uniforme, c'est une affaire. Du "garnissage" et du "guidounage", c'est une autre affaire. C'est ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on s'en va dans la direction d'avoir un programme... parce que ça c'est des échangeurs sur les autoroutes, et lorsqu'on détermine réellement l'échangeur ou les améliorations à faire à des échangeurs, c'est surtout pour desservir un parc industriel, ou d'autres choses dont la municipalité va bénéficier, on se dit, à ce moment-là: Nous ne croyons pas que ça devrait être le ministère des Transports qui paie la grosse partie; qu'il paie sa juste part. Et on s'en va dans cette direction-là. Et ce sera applicable partout. On se dirige dans ce sens-là, d'avoir une politique claire, précise, de dire: L'échangeur c'est pour servir surtout le transport provincial et non pas un transport local. Ce n'est pas pour mousser un parc industriel, ce n'est pas pour mousser ça. Lorsque la municipalité va bénéficier du fait qu'on va mettre une nouvelle structure, je crois qu'elle devrait, elle aussi, participer aux coûts de construction.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: C'est-à-dire que quand ce n'est pas une politique, au fond, on établit une situation particulière et on dit: Toi, tu vas en profiter si tu paies un montant. La personne, au fond, a l'impression d'avoir été avantagée par rapport à d'autres qui ne l'ont pas eu, sauf que les autres ne l'ont pas su. Et là, on se trouve à

faire, au fond, une politique d'avantages particuliers avec une iniquité, au fond. Ça fait drôle en démon. Que le gouvernement ait cette politique-là, ça se défend, ça se discute, mais c'est une politique pour tout le monde. Et quand ce n'est pas ça, c'est autre chose, à ce moment-là. C'est pour ça que je disais que, dans la réforme de M. Ryan, il va y avoir un débat, là-dessus, là.
(12 heures)

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Bon. Qu'il y ait des objectifs de visés, ça, ça se défend. On peut être pour ou contre, il peut y avoir des proportions et toutes sortes de choses, mais que ce soit fait de façon arbitraire comme ça, et que les autres ne le sachent pas et que les autres mijotent dans leur jus pendant que d'autres ont l'impression d'avoir retiré des avantages - ils font sûrement un petit peu de politique avec - en ayant une situation particulière, parce qu'ils ont contribué un morceau, un montant, peut-être pour des travaux... Moi, je connais ça, des "deals", je vais vous dire une chose, je suis contre ces "deals"-là, même des "deals" légaux: Tu as une mauvaise loi, tu veux la passer, l'autre a une mauvaise loi, il veut la passer. On va te faire un "deal": Laisse-moi passer la tienne, moi, je vais te laisser passer la mienne. Ça fait qu'on se retrouve avec deux mauvaises lois, au lieu d'en avoir zéro. Tu sais, des "deals", ça peut être aussi que moi, je paie un montant, on va te faire tes travaux, sauf que des travaux comparés à d'autres, ne sont pas nécessaires du tout, mais lui, il a le moyen de payer, et l'autre n'a pas le moyen de payer, et ses travaux sont dix fois plus urgents, et lui, il n'aura rien. Ça fait qu'on arrive avec une politique qui est, au fond, une saloperie, quand on regarde ça, parce que là, on fait du favoritisme pur et là, ce n'est pas correct pour les citoyens. C'est ça que je veux dire, alors qu'une politique, c'est au su et au vu de tout le monde, les gens peuvent l'évaluer. Là, on le découvre un peu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'indiquais tout à l'heure, que dans le cas des échangeurs et des structures sur les autoroutes, et ainsi de suite, on est en train d'établir une politique. On va regarder, aussi, dans le domaine que soulève le député de Lévis. Toutefois, je voudrais ajouter que ce qui a été fait là, je suis convaincu, que si d'autres régions... Vous-même, Mme la Présidente, vous avez indiqué que vous avez suggéré la même chose à vos municipalités, et on a dit non. Donc, je suis convaincu que... Ça ne veut pas dire, parce que ça été fait là, que si quelqu'un d'autre avait fait la même proposition, ça n'aurait pas été accepté. Je ne voudrais pas qu'on tente d'indiquer que c'était une politique de favoritisme. À moins que vous puissiez m'indiquer d'autres municipalités qui

auraient fait la demande, à qui on l'aurait refusée. À ce moment-là, je pourrais être d'accord avec vous, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: C'est-à-dire que si ça va, pour des autoroutes et des sorties des autoroutes, avec la capacité financière des municipalités, on va se retrouver dans un joyeux micmac. Parce qu'il y a des municipalités qui n'ont pas de capacité financière, où il n'y a pas des sorties d'autoroutes qui sont nécessaires, ou un viaduc qui est nécessaire, tout ça, et elles ne contribueront pas, donc elles n'auront rien. Et d'autres qui vont être riches, là, vraiment, on s'aligne avec la politique de l'Amérique du Sud, tu sais. Donnons-en aux riches et appauvrissons les pauvres. Il y en a qui disent que c'est vers ça qu'on s'en va, de toute façon, au Canada, des gens plus riches et des gens de classe moyenne qui vont devenir plus pauvres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on veut établir une politique d'équité. Maintenant...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non, mais s'il y a un échangeur - l'échangeur, c'est surtout pour desservir un parc industriel d'une municipalité - on essaie d'établir l'équité dans ça. Qui en reçoit plus, de bénéfices? Est-ce que c'est la municipalité qui a un parc industriel, qui va avoir des taxes? C'est pour ça qu'on a besoin d'un échangeur. Maintenant, si l'échangeur, là, c'est pour accommoder la circulation sur l'autoroute, à ce moment-là, c'est le ministère des Transports qui paiera, ce sera sa responsabilité. Mais lorsqu'il y a une responsabilité partagée, on va tenter de chercher l'équité. C'est ça que je dis, on veut établir une politique dans ce sens-là, exactement dans cette direction, mais équitable.

M. Garon: Et qu'il n'y ait pas une politique qui n'existe pas...

M. Middlemiss: Non, mais je vous ai dit que dans le cas des échangeurs, on travaille sur la politique. J'ai demandé, Mme la Présidente, au député de Lévis, s'il y a des cas spécifiques de municipalités qui ont demandé la même chose qui a été faite dans les trois cas, en Beauce-Sud, qu'on me les indique ces cas-là, et on regardera.

M. Garon: Dans le boulevard Métropolitain à Montréal, quelle a été la contribution de la ville?

M. Middlemiss: Zéro. Parce que...

M. Garon: Ah bon! Correct. Aie! Ça veut

dire que dans les campagnes, les gens vont payer pour les viaducs?

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, je regrette, on est en train de comparer...

M. Garon: Mais, c'est ça que vous dites!

M. Middlemiss: ...des pommes avec des oranges. Bien, on va vous donner la preuve. On va faire sortir les chiffres de circulation, la circulation qui traverse la ville de Montréal. On peut sortir ça, là? On va voir le nombre d'automobiles qui traversent Montréal, et ça n'a rien à faire avec la ville de Montréal; ce sont des Québécois...

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire!

M. Middlemiss: Et l'économie aussi du Québec. Si on bloque le boulevard Métropolitain, qu'on est obligé de le fermer, qu'est-ce qu'il arrive à notre économie québécoise?

M. Garon: Ce n'est pas ça, le problème. Ce n'est pas ça...

M. Middlemiss: Bien oui. Mais vous comparez des pommes avec des oranges.

M. Garon: Non, non. C'est que vous êtes en train de nous dire, là, qu'il y a des sorties d'autoroute à des endroits, pour lesquelles il va falloir que les municipalités contribuent. Et c'est ça que vous avez... Je prends vos paroles à vous. Je vous demande: À Montréal, quand vous avez fait le boulevard Métropolitain, ils ont contribué pour combien? Vous dites: zéro. Bon, donc, ce n'est pas la même règle qui s'applique. Quand on va arriver dans certaines municipalités rurales, ou bien quand on va dire: Tu veux avoir tel viaduc? On ne s'occupera pas s'il est nécessaire ou non. On va s'occuper de la contribution de la municipalité. Ça ne marche pas, ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Ça ne peut pas être comme ça.

M. Middlemiss: ...si la ville de Montréal nous demandait d'ajouter une sortie sur le boulevard Métropolitain, pour desservir un parc industriel, à ce moment-là, on leur demanderait de contribuer, de la même façon qu'on ferait avec les autres.

M. Garon: Ça veut dire que... Ce n'est pas ça. On a une politique d'autoroutes et de sorties d'autoroute uniforme au Québec ou bien il n'y en a pas. À ce moment-là, c'est du cas par cas. Alors, l'autoroute, c'est une affaire, c'est une route nationale; puis les sorties d'autoroute, bien, ce sont des affaires nécessaires normale-

ment. Elle est utile ou bien elle n'est pas utile, ça devrait être ça, le critère, pas la capacité de payer de la municipalité. D'autant plus qu'une sortie d'autoroute, à moins que ce soit une sortie d'autoroute qui mène à une municipalité puis qu'il n'y ait pas de circulation de transit. Alors, si vous avez une sortie d'autoroute qui va à une telle place, puis les gens ne vont pas plus loin... Bon, mais à ce moment-là, l'utilité devra être évaluée également. Et est-ce qu'on va avoir une politique un peu standard?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est exactement ça. On a une politique pour essayer de... Ça ne sera pas une politique qui va dire: Bien, c'est 50-50. Il y a des cas qui vont changer, il y a des cas où ça va être 25-75, dépendant de la responsabilité du ministère des Transports. Parce qu'on a construit des autoroutes avec des échangeurs. Maintenant, si quelqu'un nous demande d'ajouter un échangeur pour desservir la municipalité, je crois que la municipalité devrait faire sa part. De l'autre côté, si c'est le ministère des Transports qui juge à propos qu'on a besoin d'un autre échangeur pour accommoder la circulation sur l'autoroute, à ce moment-là, ce sera le ministère des Transports qui paiera en totalité. Et ça s'applique à tout le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Bien, là, on a demandé des renseignements concernant ces projets-là, les protocoles d'entente, puis les lettres...

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait, c'est noté.

M. Maltais: Moi, Mme la Présidente...

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

M. Maltais: ...je suis en total accord avec le ministre. Le député de Lévis en a une autoroute dans son comté. Il est bien chanceux, il a une autoroute, jouai vert! Si nous autres...

M. Garon: Il passe juste 50 000 véhicules dessus, hein?

M. Maltais: Oui, oui, oui. Bien, nous autres aussi, il en passe du monde, mais il n'y a pas d'autoroute, puis on n'a pas de route encore vraiment correcte. Alors, moi, je pense que les municipalités, là, qui veulent se gaver - elles ont une autoroute, puis elles n'ont pas de problème de circulation chez elles - puis qui veulent atteindre l'autoroute pour des parcs industriels ou pour désengorger leur petite circulation, c'est tout à fait normal qu'elles payent. Il y a deux sortes de citoyens au Québec: il y a ceux qui ont

des autoroutes, les riches, comme dans votre comté; puis, il y a les pauvres, comme nous autres. Alors, on va commencer par se faire des chemins traçables...

M. Garon: Ce n'est pas pauvre, chez vous.

M. Maltais: Ah! c'est ça.

M. Garon: Baie-Comeau-Haute-Rive, ce n'est pas pauvre, arrêtez-moi ça!

M. Maltais: Ah, non? Bien, on n'a pas d'autoroute, non plus, par exemple. On n'a pas d'autoroute, non plus. Alors avant, là, moi, je pense que le ministère qui offre à payer 75 % pour une autoroute, je le trouve encore très généreux pour une sortie d'autoroute. Quant à moi, il ne paierait pas une maudite cent, les municipalités qui en veulent, elles s'en feraient. Bonjour, la visite!

M. Dufour: On ne fera pas de débat.

M. Maltais: Pendant ce temps-là, nous autres, on pourrait mettre cet argent-là pour avoir une route carrossable. Alors, je pense que la politique du ministère, elle n'est même pas assez sévère quant à moi, le gouvernement ne devrait pas payer une cent, puis les municipalités devraient les payer.

M. Dufour: Non, même pas.

M. Maltais: Puis, ça règle le problème, jouai vert!

M. Dufour: Mme la Présidente?

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

M. Dufour: Je pense qu'on fait un débat puis...

M. Garon: Si c'est de même partout, je n'ai pas d'objection.

M. Maltais:...

M. Dufour: Il n'y aurait peut-être pas eu de débat, excepté qu'il y a une chose: ou la route est utile ou elle ne l'est pas. Si elle est utile, on en fait une puis, si c'est pour des caprices, on n'en fait pas même si la municipalité veut payer, parce qu'à ce moment-là, on n'a plus de principe d'autoroutes. Une autoroute, c'est supposé desservir puis avoir des sorties, quand on en a besoin. Quand on en a pas besoin, on n'en fait pas, parce que, sans ça, ça change toutes les règles du jeu, et ça, ça exige toutes sortes d'affaires. Elle est utile ou elle n'est pas utile. Si elle est utile, on en fait; si elle n'est pas

utile, on n'en fait pas. À ce moment-là, le ministère n'aura pas de problème. C'est du cas par cas, moi, je suis contre ça, parce que, pour avoir travaillé dans les réseaux routiers quelque temps, je peux vous assurer qu'on ne peut pas travailler comme ça. Si c'est vrai que la Métropolitaine est payante pour le gouvernement du Québec, puis qu'elle sert à redresser l'économie, bien, pour un parc industriel, c'est pour l'économie aussi. Mais est-ce que c'est nécessaire ou pas? Toute là est la question. Ou ça sert le monde, ou ça ne sert pas. Si on n'en a pas besoin, on n'en fait pas. Même si la municipalité a le moyen de payer, sans ça, là, c'est vrai qu'on fait deux Québec. On va faire autant de Québec qu'il y a de municipalités. Chacun va jouer son morceau.

M. Maltais: La politique est claire, ceux qui veulent en avoir, ils paieront la facture...

M. Dufour: Non, même pas.

M. Maltais: ...bonjour, la visite! Bonjour, la visite! En dehors du trafic régulier nécessaire...

M. Dufour: Inacceptable.

M. Maltais: ...une municipalité qui est le long d'une autoroute, ça prend une sortie, c'est bien clair...

M. Dufour: C'est inacceptable, Mme la Présidente, ce que le...

M. Maltais: ...puis ça prend une entrée, puis si une municipalité veut une sortie pour son parc industriel, elle paiera la facture, bonjour, la visite!

M. Dufour: Ne parions plus de l'homme...

M. Maltais: Le prix de la sortie de l'autoroute, ça équivaut à 15 kilomètres de route sur la route 138. Alors, les municipalités, là, qui veulent se dorner comme les municipalités de Lévis, puis les municipalités le long des autoroutes, elles paieront leur facture puis, bonjour la visite!

M. Dufour: Non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Je voudrais indiquer que les échangeurs dont on parle présentement, ce seraient les échangeurs qu'on ajouterait à des autoroutes existantes et, à ce moment-là, on juge aussi du besoin. On dit: Oui, s'il y a un besoin. Mais c'est un besoin partagé. Ça va aider à l'économie. Oui, mais c'est un besoin partagé et

on dit, à ce moment-là: Si c'est un besoin partagé, la municipalité va en bénéficier et, aussi, le gouvernement du Québec. On va répartir le coût selon les avantages que vont en retirer l'un et l'autre. Une autre chose aussi. Lorsqu'on doit décider si on met un échangeur, oui ou non, il faut regarder le fonctionnement de l'autoroute. Si on est rendu qu'on a un échangeur à tous les deux ou trois kilomètres, on vient totalement d'oublier le principe d'une autoroute. C'est une route à accès limité pour que la circulation puisse se rendre de A à B le plus tôt possible. Et l'exemple du boulevard Métropolitain, c'est qu'on n'a pas ajouté d'échangeurs. Toutefois, et je le dis, là aussi, la ville de Saint-Laurent a demandé d'ajouter un échangeur et on a dit: Oui, en autant que vous le payiez, vous! Mais, on est en discussion et on cherche l'équité. Ce n'est pas de vouloir dire: On va pénaliser A, B, C ou D. On dit: Si le besoin est surtout un besoin d'une municipalité pour lui permettre de développer son économie et que les retombées vont être là, à ce moment-là, êtes-vous prêts à payer une partie du coût? Et le gouvernement du Québec, parce qu'il sent qu'il a une responsabilité, va payer sa part. Et on tente de développer une politique qui serait équitable.

M. Dufour: Quand on entend, Mme la Présidente, le ministre nous parler de négocier s'il y a un besoin pour le ministère de 20 % ou de 25 %, ça me semble un petit peu du caprice à quelque part, parce qu'il y a des besoins qu'on vient de regarder pour le réseau routier dans la plupart des comtés qui n'ont même pas le minimum. Les 25 % qu'on va prendre et qu'on va mettre dans l'autoroute, ils n'ont même pas dans le minimum. Si on a des surplus et qu'on veut se chomer, on a le droit, mais il ne faudrait peut-être pas faire payer du tout le Québec. À ce moment-là, si c'est vraiment pour la municipalité qui veut se le payer, qu'elle le paie à 100 %! On prouve que les besoins sont de 100 % dans les comtés et on n'est pas capable d'avoir une maudite cent. Là, vous nous dites que s'ils sont capables de prouver que c'est pour le ministère, 25 %, on va payer pour. Et quand on parle de sorties, ce sont des millions, ça. Ce ne sont pas des cas de 40 000 \$ dont on parle. Ce sont des millions! Et 25 % de millions, ça fait des centaines de milliers de dollars qui pourraient être distribués ailleurs. Et vous remettez en cause, avec votre vision des choses, tout ce qui a été fait dans le passé et probablement toute la question de l'importance du réseau routier.

M. Maltais: Jouai vert! Mme la Présidente. Moi je suis en total désaccord avec ce que le député de Jonquière vient de dire. Je suis en total désaccord. C'est inacceptable ce qu'il dit là. C'est inacceptable! Il dit qu'il a de l'expérience dans le réseau routier, je ne le comprends pas.

Je ne le comprends pas pantoute parce que ce n'est pas acceptable pour l'ensemble des autres citoyens. Si une municipalité désire avoir une sortie dans son parc industriel, qu'elle paie une grosse partie de la facture. Quant à moi, elle paierait la totalité de la facture. Mais s'il y a une municipalité qui est le long d'une autoroute et qu'elle a besoin d'une sortie pour améliorer la desserte du transport routier dans sa municipalité, là, je pense que le ministère a une responsabilité autant qu'il l'a chez nous, sur la 138. Mais les gaver...! Il y a trois ou quatre sorties pour aller au Complexe Desjardins, dans le comté du député de Lévis. Ce n'est pas parce que... est souverainiste qu'il est supposé y avoir des sorties tout le tour de son bureau. Voyons donc!

M. Dufour: il y en a quatre à Drummondville.

M. Garon: Un instant! Pour aller au mouvement Desjardins, il y a une sortie, à Lévis, où il passe 50 000 véhicules et, au contraire, c'est un défaut de construction, à part ça, qu'on endure depuis quelque 20 ans. Ça a dû être un contrat donné dans le patronage, ça aussi. Vous irez voir, vous avez à peu près le seul viaduc qui est fait pour que les gens embarquent sur le viaduc, directement dans la bretelle.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'on s'éloigne de l'engagement 136. S'il vous plaît!

M. Garon: 50 000 véhicules par jour et on taponne là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! On s'éloigne beaucoup, M. le ministre, de l'engagement 136. Alors...

M. Middlemiss: Je pense qu'on pourrait continuer ce débat-là, mais le principe... Écoutez, je voudrais qu'on accepte le principe de dire qu'on ne veut pas passer nos responsabilités. On cherche une équité. C'est ça qu'on cherche.

M. Garon: Oui.

M. Maltais: Et on devrait y arriver un jour et, je pense, dans l'intérêt de tous... C'est dans l'intérêt de chacun, que chacun paie sa quote-part mais dans l'équité. Et, je me répète encore une fois...

M. Garon: On est prêt à payer... Montréal.

M. Maltais: ...j'ai invité, Mme la Présidente, le député de Lévis, à me donner des exemples de cas semblables, à savoir ce qui s'est passé en Beauce-Sud et qui a été refusé, et je fais la même chose au député de Jonquière. Si des gens ont fait la même proposition au gouvernement,

au ministère des Transports du Québec et qu'on l'a refusé, qu'on m'indique ces cas-là.
(12 h 15)

M. Garon: On va vous le donner tout de suite. Les chemins de colonisation dans le comté de Labelle comparés à ceux d'à côté. C'en est un cas. Vous êtes au courant à part ça. On est en train de "duvaliériser" le ministère des Transports au Québec.

M. Middlemiss: Regardez, je pense que... Je ne voudrais pas... On pourrait avoir un grand débat sur ça. Je ne m'embarquerai pas dans celui-là. On aura peut-être la chance de le faire avec la proposition qui est sur la table Québec-municipalités.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 136...

M. Garon: ...sujet aux renseignements demandés.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié sous réserve. 137.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 138.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 139.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 140.

M. Garon: Quels étaient les prix des autres soumissionnaires à 140? On a juste le prix d'un. Géoroche Itée, Sainte-Foy. On n'a pas le prix de Géo-Spec inc.

M. Middlemiss: Non, O.K.

M. Garon: Inspec-Sol non plus.

M. Middlemiss: Non, ça ce sont des propositions... Le prix ne rentre pas en ligne de compte. Les prix sont établis pour... Le même prix est pour tout le monde, tous les professionnels. C'est le contrôle des sols et du béton, de ciment... Il y a une grille... Les honoraires, c'est le même montant pour toutes les firmes.

M. Garon: Ce n'est pas une soumission publique, comme ça? Parce que c'est sous le thème soumission publique.

M. Middlemiss: Oui, il y a un comité de sélection qui a été fait sur la base, disons, de la proposition qui a été faite concernant... Ce seraient surtout les capacités de la firme, les compétences des gens impliqués et l'expérience.

M. Garon: Est-ce qu'on est satisfait de l'autoroute de la Beauce maintenant? Parce qu'on a dit que c'était l'autoroute la plus récente et celle qui était la plus maganée. Ce bout-là justement.

M. Middlemiss: Bien, regardez, c'est assez difficile de faire un énoncé, de dire que oui, nous sommes heureux avec tout ça. Il y a certainement eu des problèmes, mais nous sommes en train de rectifier les problèmes que nous avons connus sur l'autoroute 73.

M. Garon: Est-ce que c'est le bout, justement, qui...

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas celui-là.

M. Garon: Est-ce que c'étaient eux autres qui avaient surveillé l'autre bout duquel on dit que ça a été mal fait?

M. Middlemiss: Non, non, non. C'est un autre bureau qui a surveillé ce bout-là.

M. Garon: Quel bureau avait surveillé l'autre bout?

M. Middlemiss: Technisol.

M. Garon: Qui avait surveillé le bout où l'autoroute a calé?

M. Middlemiss: Oui, vous parlez de l'autoroute où il y a le problème de soulèvement dû au gel?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 141.

M. Maltais:...

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: C'est eux autres qui... Tu as raison, tu devrais reprendre ton discours. Reprends ton discours.

La Présidente (Mme Bélanger): 141.

M. Garon: Quelle est la circulation, par jour, dans ce bout-là, actuellement, de l'autoroute?

M. Middlemiss: L'autoroute 20?

M. Garon: Bic-Rimouski. Quel est le trafic par jour?

M. Middlemiss: On m'indique que sur la 132, dans cette région-là, c'est de 15 000 à 18 000 autos par jour.

M. Garon: Dans ce bout-là?

M. Middlemiss: Oui. Dans le bout de Rimouski.

M. Garon: Ha! Rimouski, non, non. C'est Bic. Il n'y a pas 15 000 véhicules à Bic.

M. Middlemiss: Non, à Rimouski.

M. Garon: Non, c'est du Bic qu'on parle. Dans le Bic...

M. Middlemiss: On peut vous apporter, disons, les statistiques, sur tout le long du...

M. Garon: Je les ai, là. Mais je le demande...

M. Middlemiss: Vous l'avez? Ha!

M. Garon: Je vous demande pour Bic, c'est le bout du Bic, en particulier, là.

M. Middlemiss: On m'indique que ce serait de l'ordre d'à peu près la moitié de l'autre 7000 ou 8000.

M. Garon: 6000? Oui?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 141?

M. Garon: Oui, vérifié. L'engagement 142, vérifié également.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 142. L'engagement 143.

M. Garon: L'engagement 143, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 144.

M. Garon: Vérifié.

M. Dufour: L'engagement 144?

M. Garon: Bien, c'est à Saint-Antoine-de-Tilly.

M. Maltais: Vous en avez combien, dans Lévis?

M. Garon: Il n'y a pas de Lévis là-dedans.

M. Maltais: L'engagement 144, bien oui!

M. Garon: Lotbinière.

M. Maltais: Et...

M. Garon: Ah!

M. Dufour: À 26 000 \$, tu vas travailler fort pour trouver de l'argent.

M. Maltais: Non, mais je ne comprends par qu'il en ait fait 13,3 kilomètres à 26 000 \$!

M. Garon: C'est l'ancien comté de Lévis. Nous autres, on en fait... Voyez-vous comment ça nous coûte dans Lévis? 26 000 \$ pour 13 kilomètres.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Tantôt, un comté libéral, deux kilomètres: 1 000 000 \$!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, là, il compare des choux avec des pommes! Parce qu'on parle seulement de fissures ici.

M. Garon: Non, c'est le député de Saguenay qui a ouvert la porte!

M. Middlemiss: Non. Oui. Mais entre reconstruire une route et faire un scellement de fissures, il y a une marge, une grande marge.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 144 est-il vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 145.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 146.

M. Garon: Ça, c'est plusieurs affaires. Ça, c'est du ciment, du béton? Vérifié.

M. Maltais: J'aurais une question, Mme la Présidente.

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

M. Maltais: Lorsque vous achetez du bitume, M. le ministre, des compagnies pétrolières, comme ça, quelle sorte d'huile mettent-elles là-dedans? Moi, je ne connais pas ça. Vous êtes ingénieur, vous en avez une batterie en arrière.

M. Middlemiss: Je n'ai pas compris.

M. Maltais: Quelle sorte d'huile mettent-elles dans le bitume?

M. Middlemiss: On m'indique que ça vient

du brut, et là, on fait un bitume liquide avec. C'est de ça qu'on se sert pour... C'est à partir du brut, mais il y a certainement des étapes, là...

M. Maltais: Il n'y a pas d'huile recyclée, là-dedans?

M. Middlemiss: Je ne crois pas. Non.

M. Maltais: Je vous posais la question tout bonnement. Parce que j'en ai 180 tonnes à vous donner, moi, là, qui ont été entreposées à Manic 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements pour novembre 1989 sont vérifiés, sous réserve des réponses aux questions posées. Alors, j'appelle les engagements pour décembre 1989.

M. Garon: Le reste, c'est M. Elkas?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: Le reste, c'est M. Elkas? Le reste, là...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le secteur voirie.

M. Dufour: Il n'y en a pas.

M. Garon: Non, il en a d'autres après. Moi, j'en ai d'autres, là. 1,2...

La Présidente (Mme Bélanger): On n'en a pas, nous autres.

M. Garon: C'est quoi, ça?

M. Dufour: Je n'en ai pas. Ça finit avec des achats d'huile.

M. Garon: Moi, j'en ai d'autres.

La Présidente (Mme Bélanger): On n'en a pas d'autres.

M. Dufour: Qu'est-ce que c'est, le numéro du dernier engagement qu'on vient d'étudier?

M. Garon: Bien, moi, c'est parce que j'en ai d'autres. C'est marqué: 1, Contrat pour la réalisation d'une étude de capacité du réseau de télécommunications du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça finit avec l'engagement 146.

M. Dufour: On avait 146 engagements.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce

que c'est le ministère des Transports, responsabilité de M. Elkas?

M. Garon: Ça semble vérifié. O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, novembre 1989, vérifié, sous réserve. J'appelle décembre 1989.

M. Garon: Bon, ça commence avec quoi?

M. Middlemiss: Vu l'heure, est-ce qu'on serait d'accord pour revenir à 14 heures, ou est-ce qu'on veut...

M. Garon: Ça ne me fait rien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 25)

(Reprise à 14 h 12)

Décembre

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre la vérification des engagements financiers relevant du ministre délégué aux Transports, secteur voirie, pour les mois de novembre 1989 à novembre 1990. Alors, lors de la suspension des travaux, nous étions à décembre 1989, l'engagement 1. M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, il y aurait encore un dépassement important de 500 000 \$ pour porter le contrat à 2 219 900 \$, à Saint-Marc-des-Carières dans le village de Deschambault. Pourriez-vous nous dire pourquoi il y a un dépassement aussi important?

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, comme on l'a vu ce matin, c'est un contrat qui a été préparé en 1973 et, avec le temps, ça a évolué. En 1973, le montant prévu était de l'ordre de 580 000 \$; le 15 juin 1981, on a ajouté 905 000 \$ d'honoraires pour augmenter la somme totale; le 13 décembre 1983, nous avons ajouté 210 000 \$; le 7 janvier 1985, 20 000 \$ et aujourd'hui, on ajoute 500 000 \$ pour mettre ça à date, les travaux. Donc, c'est une évolution de 1973 à aujourd'hui avec des montants; aujourd'hui, on est rendu à 2 219 000 \$, presque 2 220 000 \$ pour ces travaux.

M. Garon: Ça, c'est une évolution, là.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: La nature de l'homme descend du singe.

M. Middlemiss: Oui, mais ça s'est fait sur une période de 17 ans. On voit qu'il y a eu des montants approuvés en 1981, 1983 et 1985.

M. Garon: Oui, mais là, le contrat... Elle a fini quand, cette affaire-là?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Est-ce qu'il est fait, le contrat?

M. Middlemiss: Oui, ça doit être complété ce contrat-là. Il a été terminé au mois d'octobre 1990.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Il a été terminé en octobre 1990.

M. Garon: Il s'agissait de quoi?

M. Middlemiss: Bien, c'est un échangeur...

M. Garon: Mais pourquoi n'a-t-il pas été fait...

M. Middlemiss: En vertu des... Pardon?

M. Garon: Il n'avait pas été fait, l'échangeur; pourquoi a-t-il été fait...

M. Middlemiss: Ils ont ajouté des bretelles pour Lauralco. Et ça, c'est... Regardez le contrat...

M. Garon: Vous avez ajouté des bretelles...

M. Middlemiss:... ça, c'est un contrat qui a été donné à des professionnels.

M. Garon: Je comprends, mais ajouter des bretelles... Vous voulez dire que ça a coûté 2 219 000 \$ de plans pour faire des bretelles?

M. Middlemiss: Non, non, monsieur. Mme la Présidente, je crois que peut-être le député de Lévis ne m'a pas compris.

M. Garon: C'est des moyennes bretelles!

M. Middlemiss: Ça a commencé, ça... C'est un contrat qui a été donné à la firme de Piette, Audy, Bertrand, Lemieux, Fugère & Leblond, en 1973, pour un montant de 580 000 \$. Là, on a procédé à la construction de l'autoroute L4, avec l'échangeur, et on s'est aperçu au mois de juin 1981 qu'on a ajouté 905 000 \$ d'honoraires. Vous

voyez. Ensuite, le 13 décembre 1983, on a ajouté 210 000 \$.

M. Garon: Pas toujours pour l'échangeur, ça?

M. Middlemiss: Non, non, pour le mandat; le mandat que ce bureau d'ingénieurs avait pour la préparation des plans.

M. Garon: Des plans de quoi?

M. Middlemiss: Et là, on a continué à lui-Vu qu'il était impliqué au tout début pour la route et l'échangeur, on vient y ajouter des bretelles, et on continue encore avec le même mandat qui avait été donné à cette firme-là. C'est ça le problème, Mme la Présidente. Souvent, lorsqu'on parle de supplément, c'est parce que ça date de tellement longtemps. *Peut-être* qu'on aurait été mieux

M. Garon: Non, non, mais les 500 000 \$ portent sur quoi? Sur les bretelles seulement?

M. Middlemiss: Pour la préparation et la surveillance complète.

M. Garon: Ça doit être des grosses bretelles.

M. Middlemiss: Non, non, ce sont plans et devis et surveillance. Les plans et devis, au tout début...

M. Garon: Combien elles ont coûté, les bretelles? C'est quelque chose, écoutez, 500 000 \$ de bretelles! Rien que les plans des bretelles!

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, pour le mandat au complet, qu'il a dit.

M. Garon: Bien non. Il dit, non, la route 40 est finie depuis longtemps. Ce n'est pas ça; c'est que la route est finie depuis longtemps. Il y a quelque chose que je ne comprends pas. Lauralco, en 1983, n'était pas dans le portrait. Et l'échangeur? La route 40 est finie depuis longtemps dans ce coin-là...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...alors les 500 000 \$ additionnels, ça ne porte pas sur le contrat de 1973, certain; ça n'a pas de bon sens. La route a été finie au cours des années 1980, avant 1985. Les 500 000 \$ additionnels que vous demandez en décembre 1989, c'est pourquoi?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, quitte à me répéter, c'est un contrat qui a été octroyé aux professionnels en 1973 pour un montant de

580 000 \$.

M. Garon: Oui, j'ai compris ça.

M. Middlemiss: Les travaux ont commencé en 1980. En 1981, le gouvernement qui nous a précédés a ajouté 905 000 \$ d'honoraires.

M. Garon: Pour la route?

M. Middlemiss: Pour la route et l'échangeur.

M. Garon: Bon!

M. Middlemiss: Là, finalement, ça a continué. Là, on vient dernièrement d'ajouter des bretelles à cette même structure et ces 500 000 \$, c'est pour compléter les travaux qui ont été...

M. Garon: Les bretelles.

M. Middlemiss: ...bretelles et la route aussi...

M. Garon: La route était finie, ça fait longtemps.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Donc, les 500 000 \$, c'est rien que des plans pour les bretelles?

M. Middlemiss: Oui, et la surveillance des travaux.

M. Garon: Mais c'est cher encore.

M. Middlemiss: Ce n'est pas les 2 000 000 \$. C'est 500 000 \$...

M. Garon: Non, non mais je comprends...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: La route et le viaduc ont coûté 1 700 000 \$; puis les bretelles seules, 500 000 \$. On est en bretelles correct, là!

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est de l'argent pour des bretelles. Il devait y avoir des bretelles un peu, s'il y avait un viaduc. Il n'y avait aucune bretelle, là? Un viaduc pas de bretelles! Il y avait au moins des "traversées" chaque bord du viaduc?

M. Middlemiss: On m'indique qu'en 1981, lors de la construction originale, on avait prévu des bretelles pour l'échangeur. Le gouvernement du temps a décidé de ne pas mettre les bretelles. Aujourd'hui, avec la venue de Lauralco, on a besoin des bretelles et on a construit des

bretelles.

M. Garon: Donc, les plans pour les bretelles étaient faits?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Bien, si vous dites qu'il a été décidé de ne pas les construire...

M. Middlemiss: Il a été changé. On est obligé de les mettre à la date d'aujourd'hui avec la... La géométrie a changé.

M. Garon: Oui, mais mettre des bretelles à date! 500 000 \$ pour mettre des bretelles à date!

M. Middlemiss: Mais, regardez, on peut peut-être questionner le quantum. Mais c'est un...

M. Garon: C'est ça que je vous demande.

M. Middlemiss: ...contrat qui a été donné et la préparation, je vous dis, moi, qu'on nous justifie que ces sommes-là étaient nécessaires pour la préparation et la surveillance de la construction des bretelles à cet **échangeur-là**.

M. Garon: Et les travaux ont coûté combien, là, à la suite de ces suppléments pour actualiser les plans des bretelles?

M. Middlemiss: 1 500 000 \$ pour les bretelles.

M. Garon: Des bretelles de 1 500 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: 500 000 \$ pour le supplément de conception des bretelles.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas le supplément, regardez. C'est que la raison pour laquelle on a le mot supplément, Mme la Présidente...

M. Garon: La mise à jour, si vous voulez.

M. Middlemiss: ...c'est que le contrat, originellement, a été donné en 1973 pour 580 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Mais là, on est rendu à 2 000 000 \$...

M. Garon: J'ai compris.

M. Middlemiss: ...c'est le supplément parce qu'on a ajouté, depuis 1973. Si par hasard on choisissait de finir tout ça avec Piette et on disait que, maintenant, on a besoin d'avoir des

bretelles, et on donnait un nouveau contrat, on donnerait un nouveau contrat à Piette pour la somme de 500 000 \$ pour la préparation des plans...

M. Garon: Non mais...

M. Middlemiss: ...et la surveillance des bretelles.

M. Garon: Je comprends ça, là.

M. Middlemiss: Exactement ça.

M. Garon: 580 000 \$ en 1973, les travaux étaient faits; on a actualisé le plan en 1980, il y a supplément. On a fait les travaux en 1981, j'ai compris ça. Là, le viaduc est fait, la route est faite, et le monde peut traverser chaque bord du viaduc. Là, vous dites que Lauralco arrive...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...et il faut faire des bretelles qui étaient déjà dans le plan original mais qu'on avait décidé de ne pas faire parce qu'on ne les trouvait pas nécessaires.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Là, on décide d'actualiser les bretelles et de faire faire les bretelles qui coûtent 1 500 000 \$; mais ça coûte 500 000 \$ pour actualiser le plan des bretelles et la surveillance, alors que les bretelles coûtent 1 500 000 \$. Moi, ça m'apparaît cher en sacrifice!

M. Middlemiss: Non, non, d'accord, vous pouvez... Mme la Présidente, on peut peut-être trouver que c'est dispendieux mais c'est selon...

M. Garon: Habituellement, les plans, les devis et la surveillance coûtent quel pourcentage des travaux?

M. Middlemiss: C'est difficile. On ne peut pas... Ça dépend de la complexité des travaux.

M. Garon: En général?

M. Middlemiss: Il y a des travaux qui se font... 20 %?

M. Garon: Bien là, c'est 35 %.

M. Middlemiss: Oui d'accord. Mais je vous l'ai dit, on s'en vient travailler dans l'existant.

M. Garon: Ce n'est que l'actualisation des bretelles.

M. Middlemiss: Si on avait décidé, en 1981, de laisser les bretelles après l'**échangeur**, on

n'aurait pas été obligé de revenir et de les refaire aujourd'hui. C'est qu'on a décidé, à ce moment-là, de les enlever. Et aujourd'hui, on est obligé de les refaire.

M. Garon: Bien oui, mais...

M. Middlemiss: Et lorsqu'on va travailler dans l'existant, c'est encore, tu sais, recommencer quasiment à neuf. Il faut vivre avec la circulation qui est là, il faut s'ajuster.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ce n'est pas comme si on arrive dans un champ où il n'y a rien du tout.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que, 500 000 \$ pour actualiser des plans et devis de bretelles et pour faire les travaux de surveillance... Des bretelles qui vont coûter 1 500 000 \$, moi, je trouve ça trop cher! C'est 500 000 \$ pour actualiser les plans, pas pour les faire! Actualiser les plans et effectuer la surveillance. 500 000 \$ pour des bretelles d'un million et demi. Les bretelles...! On n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction, là! Faire des bretelles...! On n'est pas dans le pont de Québec, oeuvre de génie, pont cantilever le plus gros de son époque! On est dans les bretelles à Saint-Casimir. Je ne vois pas la conception exceptionnelle qui peut faire qu'au lieu de coûter les 28 % que ça coûte habituellement, des plans, là, seulement d'actualiser des plans existants et exercer la surveillance, ça coûte 35 % du coût des travaux! Je voudrais savoir ce qui est exceptionnel là, par rapport à des coûts d'un million et demi. On n'est pas dans le tunnel de la Manche. On n'est pas dans le trou en dessous de Deschambault, à Grondines, pour passer les fils de téléphone. On est dans des bretelles!

M. Middlemiss: Mme la Présidente. Je voudrais recommencer à neuf!

M. Garon: Non. J'ai compris.

M. Middlemiss: Non, mais je vais vous expliquer. Il y a autre chose, peut-être, Mme la Présidente, qu'il faut dire. C'est qu'au moment où on a décidé d'enlever les bretelles à l'échangeur, on a aussi décidé de déplacer l'autoroute. Donc, ce n'est pas une mise à jour des plans de la bretelle. On a été obligé de refaire à neuf. On a eu des problèmes de sol en mettant les bretelles, et aussi, on a eu des négociations assez longues et ardues avec la CPTAQ pour réussir à construire ces bretelles. Et c'est toute cette complexité-là qui a fait que les coûts sont tels qu'ils sont là aujourd'hui. Ça n'a pas été aussi facile que ça aurait pu l'être si on les avait fait construire au moment où on avait originellement construit la route ainsi que l'échangeur.

M. Garon: C'est M. Paquet qui a négocié ça avec la protection des terres agricoles. C'est marqué ici: Supplément pour porter à 2 219 900 \$ le coût du contrat pour effectuer la préparation des plans, devis, estimation préliminaire et définitive ainsi que la surveillance complète des travaux de construction. Il n'y a pas d'affaire de la CPTAQ là-dedans, c'est...

M. Middlemiss: Il fallait la préparer et regardez, moi...

M. Garon: Il y a quelque chose de drôle. Le Vérificateur général devrait fouiller ça, là. Il y a quelque chose de drôle. Ça n'a pas de bon sens que ça coûte si cher que ça!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à la suite des négociations et discussions avec la CPTAQ, les professionnels ont dû faire des changements pour rencontrer les exigences de la CPTAQ et donc, c'est pour ça... Et faire des changements, faire un nouveau design et ajuster le design en conséquence. Et c'est cette raison-là que j'ai évoquée pour la CPTAQ. Pour rencontrer leurs exigences, on a été obligée de faire des changements.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le mandat qui a été donné à la firme d'ingénieurs concernant ces travaux-là - concernant les bretelles - et tous les changements qui ont été apportés aux bretelles?

M. Middlemiss: Tous les changements à partir de quand?

M. Garon: Pour les 500 000 \$, pas pour le reste. C'est les 500 000 \$; pour la justification des 500 000 \$.

M. Middlemiss: D'accord. Oui, on va vous...

M. Garon: Et la ventilation de l'affectation du montant de 500 000 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Garon: Est-ce que je peux avoir aussi le coût du contrat pour effectuer la construction des bretelles? Le contrat pour effectuer la construction de ces bretelles-là? Ce ne sont pas des bretelles ordinaires. C'est parce que je ne voudrais pas qu'on se fasse passer une culotte, là.

M. Middlemiss: Il y a les bretelles; il y a aussi une longueur de route de 5,6 kilomètres.

M. Garon: ...les bretelles, la route était faite.

M. Middlemiss: Il y a une partie... L'autre

route transversale. On a amélioré l'autre route sur une longueur de 5,6 kilomètres. Regardez, on va vous les donner, les chiffres en question.

M. Garon: Si vous dites que c'est une route ailleurs qu'on a faite, c'est autre chose.

M. Middlemiss: Ça fait partie des bretelles et de la route à l'échangeur.

M. Garon: La route qui va où?

M. Middlemiss: La route Proulx à Deschambault, qui est transversale à l'autoroute 40, à la hauteur de l'échangeur.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu de l'expropriation?

M. Middlemiss: Qui mène à Lauraco?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu de l'expropriation dans ces travaux-là?

M. Middlemiss: On peut vérifier. On ne peut pas vous donner la réponse présentement. Il semblerait que non.
(14 h 30)

M. Garon: Vérifié, conditionnellement aux renseignements qu'on a demandés au ministre.

M. Middlemiss: Dans les 500 000 \$, pour vous donner la ventilation, il y avait 153 000 \$ pour la préparation des plans et devis et une somme de 349 000 \$ pour la surveillance des travaux.

M. Garon: Combien ça a pris de temps pour faire les travaux?

M. Middlemiss: Le coût d'exécution des travaux?

M. Garon: Non. 1 500 000 \$; mais ça a pris combien de temps?

M. Middlemiss: Quatre mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Il y avait combien de personnes pour faire la surveillance?

M. Middlemiss: Par personnes, vous voulez dire les techniciens, les ingénieurs? On peut tenter de vérifier. Il faudrait aller le demander aux gens à qui on a donné le mandat, combien il y avait de personnes sur le chantier, dépendant du genre de travaux qu'ils faisaient.

M. Garon: Il a dû y avoir un journal de chantier. On doit savoir combien il y a eu d'heures, parce qu'à 500 000 \$, il aurait dû être

fait peut-être en régie interne. Ça coûte cher, c'est beaucoup d'argent.

M. Maltais: Quant à y être, on voudrait savoir si les gars qui travaillaient là portaient des bretelles, oui ou non.

M. Garon: C'est peut-être pour ça que ça a pris du temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Si les bretelles étaient "slaques", leurs culottes traînaient dans la vase. C'est pour ça que ça a pris du temps.

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

M. Garon: Sujet aux renseignements.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1 est vérifié, sous réserve de renseignements. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 3, est-ce qu'il s'agit de ce contrat-là?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Qui a exécuté les travaux dont on parlait tantôt dans l'engagement 1?

M. Middlemiss: Couillard Itée.

M. Garon: Couillard Itée de Coaticook?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Et ici, dans le cas de l'engagement 3, de quoi s'agit-il?

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

M. Garon: Terrassement, structure de chaussée, aménagement d'espaces verts, revêtement souple, éclairage et supersignalisation sur l'autoroute 40, échangeur à la route...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je m'excuse, on m'indique que ça a été annulé.

M. Garon: Annulé?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça ne s'est pas fait?

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié et annulé.

M. Garon: Le contrat n'a jamais été signé, vous voulez dire?

M. Middlemiss: Exact. Il n'a jamais été fait.

M. Garon: Non, non; est-ce qu'il a été signé après avoir payé une pénalité pour ne pas le faire faire, ou s'il n'a jamais été signé?

M. Middlemiss: Il a été signé.

M. Garon: Il a été signé? Est-ce que vous avez payé une pénalité pour l'avoir annulé?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Comment ça? Vous signez un contrat et vous ne le faites pas faire et ça ne vous coûte rien?

M. Dufour: Il y a un problème dans le problème.

M. Middlemiss: C'est qu'il avait été acheminé à l'entrepreneur mais il n'avait jamais été signé par le ministère. D'accord? On vient d'éclaircir.

M. Garon: Oui, mais c'est compliqué. Pourquoi l'avez-vous annulé? Vous l'avez envoyé à l'entrepreneur, pas signé, puis vous l'avez annulé. Avez-vous fait un coup à l'entrepreneur pour lui envoyer un contrat pas signé? C'est quoi l'affaire? C'est drôle pareil. Ça a l'air de marcher comme une broche à foin.

Ça marche drôle. Vous n'avez pas vu que depuis ce matin - je ne vous blâme pas, ce n'est pas vous qui étiez là, mais ça a l'air drôle.

Une voix: Non, non, non.

M. Garon: Ça a l'air d'aller comme une charette de foin, comprenez-vous, dans un chemin de terre avec des trous après une grosse pluie, hein? Ça va cahin-caha, tu sais? On envoie un contrat pas signé au gars, puis après ça, on l'annule... C'est drôle.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas une pratique normale. Je pense qu'on est bien mieux de ne pas faire les travaux si on juge que ce n'est pas nécessaire; et des fois, il y a des contraintes budgétaires qui nous forcent à prendre des choix de bons gestionnaires. Et, on a pris le choix et on vivra avec les conséquences.

M. Garon: On a fait faire les plans, on va en appel d'offres, on fait le contrat, on l'envoie

pas signé, puis après ça, on l'annule.

M. Middlemiss: Oui, si on le juge à propos. Mme la Présidente, je pense qu'il ne faut pas nécessairement, parce qu'on a fait un appel d'offres et qu'on a eu un prix, si on juge en cours de route que c'est dans notre meilleur intérêt de ne pas procéder plus loin...

M. Garon: C'est quoi, la raison? Vous êtes allés si loin que ça, puis vous avez débarqué. C'est quoi, la raison?

M. Middlemiss: Bien, on a jugé à propos que ce n'était pas nécessaire dans le contexte des compressions budgétaires qu'on avait en 1989.

M. Garon: Ah Bon!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné que c'est annulé, là, je pense qu'on va laisser...

M. Garon: O.K. Vérifié. Bien, on n'a pas besoin de vérifier, là, on passe à l'autre.

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

Une voix: On a vérifié l'accusation.

M. Garon: Vérifié, l'engagement 4.

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

M. Garon: C'est à quel endroit, ça, le chemin entre Schefferville et la réserve de... C'est quoi, la réserve, là? Est-ce que le ministre pourrait nous le dire?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: C'est quoi, la bande des...

M. Garon: Non?

Des voix: Kawawachicamach.

M. Garon: Kawawachicamach, c'est ça, oui?

Une voix: Kawawachicamach.

M. Garon: Dans le comté de Duplessis.

M. Middlemiss: ...chicamach, hein? chichamach ou quicamach?

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: C'est ça. Ça n'a rien à faire

avec le nom, d'accord.

M. Garon: Non, non, mais c'était pour savoir; c'est un endroit que je connais moins.

Une voix: Pohénégamook.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 5, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: C'est quoi, ça, l'engagement 6? Contrat pour l'aménagement de l'autoroute 20, dans les municipalités du Bic et de Rimouski, comté de Rimouski. Longueur de 19 kilomètres, 9 298 961 \$. Est-ce que ça a été fait ou si c'est annulé?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, je n'ai pas entendu parler qu'il n'y avait rien de fait, là.

M. Middlemiss: Je dois vous dire que celui-là n'a pas été annulé et on m'indique que les travaux sont sur le point de se terminer.

M. Garon: Où ça?

M. Middlemiss: Bien, Bic et Rimouski, sur une longueur de 19 kilomètres.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Voulez-vous savoir de quel chaînage à quel chaînage?

M. Garon: Non, non. Alors, les travaux sont sur le point d'être terminés.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'il y a des dépassements?

M. Middlemiss: Ce n'est pas terminé. L'estimation finale n'est pas encore terminée. On verra, et si oui, on reviendra.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 6, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7.

M. Garon: L'engagement 7. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8?

M. Garon: Attendez un peu. Pourquoi vous dites: Remboursement pour les frais encourus à la réparation urgente? Pourquoi dit-on "remboursement" plutôt que payer les... C'est drôle. On a remboursé ça à qui?

La Présidente (Mme Bélanger): À Balance Toledo.

M. Middlemiss: À Balance Toledo Canada ltée. O. K. On m'indique qu'il y a eu un incendie et du vandalisme à la balance. Tous les équipements électroniques servant à opérer la balance ont été détruits. La remise en opération rapide de ce poste de pesée s'imposait. Devant l'urgence de la situation, le gestionnaire du ministère a fait appel à la firme Balance Toledo Canada ltée pour exécuter les travaux. Cette même firme avait fourni et installé cette balance lors de la construction du poste de pesée et fait présentement l'entretien des balances à plateaux multiples du ministère. Donc, en d'autres mots, on l'a payé pour...

M. Garon: Est-ce qu'on connaît la cause du feu? Parce que...

M. Middlemiss: C'est de nature criminelle à ce qu'on m'a dit.

M. Garon: Parce que, une balance, ça m'apparaît comme un char d'assaut; ça ne brûle pas facilement.

M. Middlemiss: Non, je peux... Mme la Présidente, je sais que dans une autre région du Québec, il y en a une qu'on a fait sauter.

M. Garon: Ah oui!

Une voix: C'est celle-là.

M. Middlemiss: Non, non, celle dont je te parle, je sais... Non, non, c'est vrai. Je dois vous dire que dans l'autre cas que je vous cite, heureusement, on n'avait pas installé les équipements.

M. Garon: Ah! Vérifié.

M. Middlemiss: C'est vos "chums" qui...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est vérifié. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: D'accord. Vous marquez encore, là, le déneigement et le déglçage sur une route. Il y a encore seulement une soumission reçue. Ça

arrive souvent dans ce genre de travaux-là. Ça a l'air quasiment d'être la norme, même. Pourquoi y en a-t-il rien qu'un, encore là? Le déneigement, le déglacage sur la route 113, de la limite de Senneterre ville et Senneterre paroisse...

M. Middlemiss: On ne peut pas... On m'indique que, dans cette région-là, il semblerait qu'il n'y en a pas trop d'entrepreneurs qui sont prêts à soumissionner pour des contrats de déneigement. Il semblerait qu'ils sont plutôt occupés sur les chemins miniers et d'autres genres de chemins.

M. Garon: Ouais, mais là, je ne suis pas sûr de ça. Regardez, on va passer à d'autres engagements juste après, dans le même coin, puis c'est plein de soumissions.

M. Middlemiss: Oui, mais ça dépend. C'est un contrat sur deux ans; ce n'est peut-être pas de la même envergure que le prochain.

M. Garon: Non mais, la vraie raison, on ne peut pas dire ...

M. Middlemiss: Oui mais, des fois, c'est que, dépendant de l'envergure du contrat, les gens vont juger à propos, à raison ou à tort, que 72 000 \$ par année, ce n'est pas assez pour les tenir occupés; donc, ils vont pour d'autres.

M. Garon: Non, mais 44 kilomètres...

M. Middlemiss: C'est une raison comme il peut y en avoir d'autres, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, mais c'est parce qu'une longueur de 44 kilomètres, ce n'est quand même pas une brouille. C'est 44 kilomètres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si je savais pourquoi personne d'autre n'a soumissionné, je vous le dirais; mais je ne le sais pas.

M. Garon: Non, mais comme ministre, vous devez vous préoccuper de ça.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Je ne sais pas comment ça a été fait, l'appel d'offres, pourquoi? Il y a des cas où ça peut être la publication qui n'a pas été connue. Ça peut être que le délai de soumission était trop court; les gens n'ont pas pu envoyer leurs soumissions. Il peut y avoir différents facteurs qui ont fait que... Et je vais vous dire une chose, moi. Comme ministre, vous devez être soupçonneux parce qu'on pourrait s'organiser et dire à quelqu'un: Aïe! On s'en va en soumissions, prépare-toi; puis donner un délai tellement court qu'il n'y a personne d'autre qui puisse soumis-

sionner. Je ne dis pas que c'est ça qui s'est fait, mais sur le plan administratif, il faut que vous posiez des questions. Ça fait trop de fois que ça arrive, qu'il n'y a qu'une soumission. Alors ce n'est pas normal, ce n'est pas la norme. Normalement, c'est qu'il y a plusieurs personnes qui soumissionnent. Je ne dis pas qu'il y a eu quoi que ce soit. Mais ce n'est pas normal qu'il y ait eu seulement une soumission reçue; et puis ça arrive souvent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je comprends que ce n'est pas normal qu'on ait une soumission. Sauf qu'on a utilisé les mêmes procédures qu'on fait - c'est standard - la procédure standard de demande de soumissions. On publie dans un journal de Montréal, de Québec et un en régions.

M. Garon: Montréal et Québec, dans l'Abitibi.

M. Middlemiss: Et le même temps est accordé pour les gens, pour rentrer leurs soumissions.

M. Garon: J'espère que ça n'était pas dans Le Devoir! En Abitibi, je ne suis pas certain qu'il y a beaucoup de lecteurs qui s'interrogent s'ils vont prendre des contrats pour soumission dans la paroisse de Senneterre jusqu'au ruisseau Swanson, dans Bartouille canton. Dans un journal de Montréal, je ne suis pas sûr que c'est la meilleure place pour publier ça. Vous savez, à ce moment-là...

M. Middlemiss: Bien, on le fait aussi dans un hebdo régional. Et je ne sais pas si ça va dans Constructo ou si ...

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir ce renseignement là?

M. Middlemiss: Je crois qu'on nous a posé...

M. Garon: Ça a été publié dans quel journal? Une copie de la publication.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: La page, pour qu'on voie dans quelle édition et le délai que les gens avaient pour apporter leurs soumissions; et la page de ce journal régional pour qu'on puisse voir exactement ce qui s'est passé là-dedans.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Comme ce matin, on a dit qu'on leur donnerait les renseignements nécessaires. On va faire de même pour celui-là que pour les deux autres de ce matin.

Une voix: ...la page du journal...

M. Middlemiss: Non, non, on n'a peut-être pas la page de journal, là. Mais on donnera un extrait, une photocopie.
(14 h 45)

M. Garon: La date de publication et dans quel journal.

Une voix: Mme la Présidente, c'est un peu de la fausse sûreté, ça. Ça arrive souvent que le gouvernement demande des soumissions et des fois, il n'y en a pas partout qui soumissionnent. Dans ces petits rangs croches-là, je vais vous dire une chose, c'est pas Tommy D'Errico qui va aller soumissionner là, à ce que je sache; je ne pense pas. Les trois quarts du temps, c'est un petit entrepreneur qui soumissionne là.

M. Garon: Mais ce n'est pas une bretelle, c'est 44 kilomètres de route. Puis il y a beaucoup de gens qui ont des camions, qui n'ont pas de travaux là-bas. Moi, je les ai rencontrés déjà, puis ils trouvent qu'ils n'ont pas beaucoup de travaux. Ça fait qu'ils...

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, je pense à une chose; c'est que, vu que la sécurité des gens est impliquée, il faut s'assurer que les gens qui vont faire le déneigement ont l'expertise et ont l'équipement nécessaire pour faire les travaux. Donc, ce n'est pas...

M. Garon: Je conçois ça.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: J'ai demandé les renseignements.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Regardez, on va passer à l'engagement 9, vous allez voir. Il y a deux soumissionnaires dans ce cas-là; regardez la différence entre le premier et le deuxième. Le premier, 189 000 \$ puis le deuxième, 284 000 \$. Il y en a deux. Supposons que le premier ne l'avait pas vu, votre contrat, c'est 284 000 \$. Il y a 100 000 \$ de différence entre le premier puis le deuxième. Ce n'est pas des "peanuts".

M. Middlemiss: Regardez, je pense que la différence, Mme la Présidente, c'est que si on regarde l'engagement 8, on l'a octroyé, on l'a donné à un seul soumissionnaire parce que l'estimation du ministère était de 78 000 \$...

M. Garon: Où ça?

M. Middlemiss: ...pour une année, et la soumission qu'on a eue était de 72 548 \$. Dans le deuxième cas, l'estimation du ministère était de 195 000 \$ et le prix était de 189 000 \$. Donc, si, par hasard, on avait eu seulement la Coopérative forestière du Nord-Ouest à 284 000 \$, on

serait retournés aux soumissions.

M. Garon: Mais, avant, on nous donnait ces renseignements-là. Les estimés du ministère, on ne les a plus quand on étudie ses engagements. Avant, les estimés du ministère apparaissaient dans les engagements financiers. Ils n'apparaissent plus maintenant.

M. Middlemiss: C'est pour ça que je vous l'ai donné.

M. Garon: Bon, je comprends bien. C'est une maudite bonne raison que vous donnez là.

M. Middlemiss: C'est dans l'autre cas...

M. Garon: Moi, quand on travaille, je sais que l'estimé du ministère est important pour voir si la soumission est un peu... C'est une explication qui se défend mais là, on ne l'a pas, nous autres, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 9 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 9 est vérifié. J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: Quel était l'estimé du ministère dans l'engagement 10?

M. Middlemiss: Celui-là est de 97 000 \$.

M. Garon: Là, vous avez signé pour 161 000 \$.

M. Middlemiss: Oui; si vous regardez l'écart entre les trois, ce n'est pas l'écart qu'on a dans les autres. On a jugé que c'était raisonnable.

M. Garon: C'était votre estimé qui n'était pas bon.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Parce que votre estimé est à 97 000 \$ puis votre soumissionnaire est à 161 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, mais on regarde ici l'écart qu'il y a entre les gens qui ont soumissionné. Si par hasard, dans le cas de l'engagement 9, on en avait eu un troisième qui aurait été, lui aussi, situé près de 189 000 \$, là, on l'aurait utilisé. C'est certain que 284 000 \$, c'est totalement à l'écart mais ici, on a estimé que l'écart de 145 000 \$ à 174 000 \$, même si notre estimé était de 97 000 \$, on a jugé que c'était raisonnable.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 11.

M. Garon: À l'engagement 11, quel était l'estimé du ministère?

M. Middlemiss: 73 000 \$.

M. Garon: Eh! Puis le plus bas soumissionnaire est à 115 000 \$.

M. Middlemiss: 103 000 \$.

M. Garon: 103 000 \$. J'avais 115 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): 103 000 \$. Pour 1989-1990, c'est 103 000 \$.

M. Garon: Non, mais il y a quelque chose qui ne va pas. Les chiffres ne disent pas la même chose.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour éclaircir, c'est que 103 000 \$, c'est l'engagement financier pour l'année sauf que le contrat a été donné à 115 000 \$. C'est ça, le contrat qui a été donné à Lamothe.

M. Garon: Comment expliquez-vous ça?

M. Middlemiss: Puis, il y a d'autres travaux qui vont être faits pendant l'autre année financière.

M. Garon: O. K. Mais là, vous savez, vous avez des contrats négociés pour le déneigement puis le déglacage d'une route. Comment se fait-il... Puis il y a des contrats qui sont négociés selon un barème..

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon:... ce n'est pas négocié, c'est le barème qui s'applique. Là, ici, on regarde dans les soumissions publiques, à quel point ça varie par rapport à vos estimés. C'est quand même frappant. Comment expliquez-vous ça? Parce que, pour du déneigement sur des routes, votre barème, dans ces cas-là, il n'a pas l'air de fonctionner beaucoup, quand on considère les estimés. Comment expliquez-vous ça?

M. Middlemiss: On m'indique qu'en 1990, sur 30 contrats... On est allé en soumissions pour 30 contrats et il y a eu un écart de 102 %. En d'autres mots, il y a 2 % d'écart, de plus élevé que les montants qu'on avait, que les estimés qu'on avait.

M. Garon: Quels contrats? Sur les soumissions...

M. Middlemiss: Sur 30 contrats.

M. Garon: De soumissions publiques, ou de quoi?

M. Middlemiss: Soumissions publiques. Parce que les autres, ce ne sont pas... Ça s'est négocié. Et dans chacun des cas ici, Mme la Présidente, la raison pour laquelle on est allé aux soumissions publiques, c'est parce qu'il n'y avait aucune corporation municipale, ni firme, qui a répondu à l'appel d'offres de service. Donc, lorsque personne ne voulait, on est allé aux soumissions publiques.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 11 est vérifié. J'appelle l'engagement 12.

M. Garon: L'engagement 12, vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 19.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20.

- M. Garon:** Vérifié.
21. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Ruisseau Patates. Vérifié.
21. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** On est rendu à l'engagement 22.
22. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** L'engagement 22, Saint-Philémon, vérifié.
23. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
24. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
25. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
26. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Dufour:** Je voudrais juste m'informer; le programme qu'on a, de réalisation de la cartographie, là, est-ce que vous avez l'intention de cartographier tout le Québec comme il en a été question avec les municipalités? Les engagements 24 et 25.
- M. Middlemiss:** L'engagement 25?
- M. Dufour:** Oui, les engagements 24 et 25.
- M. Middlemiss:** Oui?
- M. Dufour:** C'est le même genre de contrat? C'est avec des avions, ça; ils passent ça en...
- M. Middlemiss:** Oui, O. K. Dans le cas de l'engagement 24, c'est pour réaliser la cartographie photogrammétrique numérique à l'échelle 1: 2000 avec équidistance au mètre d'un corridor de l'autoroute 410 ayant une superficie approximative de 4596 hectares, municipalité de Lennoxville, circonscription électorale de Saint-François. Donc, ça, c'est pour un mandat spécifique.
- M. Dufour:** Ce n'est pas, ça, dans le cadre...
- M. Middlemiss:** L'autre aussi, c'est pour 410.
- M. Dufour:**... de la cartographie dont on parle...
- M. Middlemiss:** Non.
- M. Dufour:**... des municipalités où on doit tout faire, là.
- M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ça, ça reviendrait probablement au ministère de l'Énergie et des Ressources, surtout.
- M. Dufour:** Ah! ce n'est pas vous autres.
- M. Middlemiss:** Oui, c'est le ministère de l'Énergie et des Ressources qui prépare les choses de base.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va, les engagements 24 et 25? L'engagement 26?
- M. Garon:** L'engagement 26, le grattage du Mont-Saint-Michel.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Ça coûte cher.
- M. Garon:** Ah bien! c'est 98 kilomètres. Le prix normal du déneigement d'un kilomètre de ce genre de chemin-là, c'est combien?
- Une voix:** Ça, c'est été et hiver.
- M. Garon:**... 3000 \$ le kilomètre.
- M. Middlemiss:** Alors, on indique, Mme la Présidente, que dans ce cas-ci, on parle de contrats de déneigement et de déglacage, l'hiver, en plus de grattage, l'été, et... Dans cette région...
- M. Garon:** Combien coûte le grattage?
- M. Middlemiss:** Le déneigement, c'est 3000 \$ le kilomètre.
- M. Garon:** Le déneigement et le déglacage?
- M. Middlemiss:** Non. Le déneigement, l'hiver, pour cette région-là et le déglacage. L'été...
- M. Garon:** Pour le grattage?
- M. Middlemiss:** Le grattage, l'été, Mme la Présidente, est de l'ordre de 130 \$ le kilomètre-mois. Ça dépend des interventions...
- M. Garon:** Mois.
- M. Middlemiss:** Kilomètre-mois. Le nombre

d'interventions qu'on fait par mois.

M. Garon: Ça fait à peu près six mois, je suppose, le grattage! Est-ce que vous fournissez les déglaçants, les abrasifs?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Tout le temps. C'est fourni.

M. Middlemiss: Oui. Mais la quantité est prédéterminée. Le montant qu'on doit utiliser...

M. Garon: Il faut qu'ils s'arrangent avec ça?

M. Middlemiss: Bien, il y a un contrôle sur les quantités qui sont données; mais en cours de route, comme on l'a démontré ce matin, parce qu'on a eu beaucoup de pluie l'hiver dernier, on a été obligé d'ajouter des fondants à cause de la température.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Et, en passant, je peux vous dire que l'estimation du ministère dans ce contrat était de 234 128 \$.

M. Garon: Dans le cas d'une route de gravelle, là, normale, moyenne... Je ne vous parle pas de quelque chose d'exceptionnel, là! Une route de gravelle normale, de campagne, ça coûte combien à peu près le kilomètre pour l'entretenir l'hiver, la déneiger, la déglacer et faire le grattage l'été, soit l'entretien complet, hiver et été?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si j'ai bien compris, on parle d'un chemin, un rang par exemple, ou si on parle de...

M. Garon: Un chemin de gravelle.

M. Middlemiss: Un chemin de gravelle dans un rang?

La Présidente (Mme Bélanger): Une route locale.

M. Garon: Bien. Habituellement, un chemin de gravelle...

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a beaucoup de circulation? C'est qu'il y a le niveau d'intervention.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce sont des routes numérotées qui sont sur la gravelle.

M. Middlemiss: Si on a tant d'autos, on fait tant d'interventions.

M. Garon: On ne parle pas d'un chemin pour la perdrix, là! On ne parle pas d'un chemin où les perdrix vont se promener pour prendre les petits cailloux pour mettre dans leur gésier, là!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être pour donner une idée des coûts, ils sont basés sur les subventions que nous donnons aux municipalités qui font le déneigement l'hiver, et ça part de 800 \$ le kilomètre à 1500 \$ le kilomètre, dépendant des régions.

M. Garon: Pour l'entretien complet?

M. Middlemiss: L'hiver.

M. Garon: L'hiver.

M. Middlemiss: Ça varie de 800 \$ le kilomètre à 1500 \$ le kilomètre, dépendant de la température ou si c'est accidenté, s'il y a beaucoup de côtes, ainsi de suite. Il y a toutes sortes de pondérations pour tenter de...

M. Garon: Ça, c'est la subvention ou c'est le coût total?

M. Middlemiss: C'est la subvention donnée aux municipalités.

M. Garon: Et c'est basé sur un pourcentage de contributions de combien?

M. Middlemiss: 72 %.

M. Garon: Vous estimez que lorsque vous payez ce montant-là, vous ne payez que 72 % des coûts?

M. Middlemiss: Oui. C'est ça qu'on m'indique.

M. Garon: Ça, je ne parle que du déneigement et du déglçage.

M. Middlemiss: Y compris les abrasifs. (15 heures)

M. Garon: Y compris les abrasifs, quand vous dites 72 %?

M. Middlemiss: Oui, ça inclut tout.

M. Garon: Le coût des abrasifs?

M. Middlemiss: Oui. Ils ne sont pas fournis dans ce cas-là. C'est la municipalité qui a une subvention. Elle a tant le kilomètre pour l'entretien de ces routes-là.

M. Garon: Ça marche, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26 est vérifié. J'appelle l'engagement 27.

M. Garon: L'engagement 27, la structure de chaussée, le terrassement, le revêtement et l'érection de murs de béton, blocs-remblais. Saint-Evariste, priez pour nous. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27 est vérifié. J'appelle l'engagement 28.

M. Garon: C'est où, ça? Dans la municipalité de Gaspé, c'est grand un peu, la municipalité de Gaspé. Ça part de Rivière-au-Renard et ça va jusqu'à Douglastown, je pense. Il paraît que c'est inclus.

M. Middlemiss: Sainte-Majorique.

M. Garon: Sainte-Majorique, oui, oui, je connais ça. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28 est vérifié. J'appelle l'engagement 29.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 30.

M. Garon: Est-ce qu'il est fait, le contrat à l'engagement 30? Six kilomètres et demi pour 7 328 000 \$, est-ce qu'il est réalisé?

M. Middlemiss: On vous revient dans une seconde, là. Le contrat n'est pas terminé. Il devrait se terminer en 1991-1992.

M. Garon: Bon. O. K. on saura l'heure juste un peu plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 30 est vérifié. J'appelle l'engagement 31.

M. Garon: Vérifié. Pardon. Est-ce qu'il est fait?

M. Middlemiss: Il n'est pas complété.

M. Garon: O. K. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Contrat négocié. Vérifié.

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

M. Garon: Il y a combien d'usines d'asphalte aux îles?

M. Middlemiss: Une.

M. Garon: Une?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Je trouve que c'est une bonne chose que vous le mettiez maintenant. J'en avais parlé, il y a un certain temps. Vous mettez la localisation de l'usine; je vous fais remarquer que ça va beaucoup plus vite quand c'est une soumission publique, un contrat négocié, quand il s'agit des barèmes; on voit à partir de quelle usine c'est fait, et tout ça. Je pense que c'est un renseignement additionnel qui est utile.

M. Middlemiss: Très pertinent.

M. Garon: Alors, des fois, les gens ont peur, au ministère, qu'en donnant plus de renseignements... Que c'est mieux d'en donner le moins possible; c'est le contraire. Quand ils en donnent, on n'a pas besoin de poser ces questions-là, et d'y revenir à chaque fois. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 42.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 43.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est, ça? On dit: Le contrat pour l'acquisition d'un ordinateur IBM de...

M. Middlemiss: L'engagement 43, excusez-moi. Mme la Présidente, l'engagement 43, on m'indique qu'il est le même que l'engagement 118... de novembre.

M. Garon: Ça veut dire quoi?

M. Middlemiss: Celui qu'on a fait ce matin, l'engagement 118.

M. Garon: Là, c'est marqué que c'est destiné au poste de travail du bureau de l'Arpentage foncier à Sainte-Foy.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour la compatibilité.

M. Garon: C'est l'arpentage du bureau du ministère?

M. Middlemiss: Ce n'est pas un nouveau. C'est déjà traité, l'engagement 118 de novembre 1989. Oui, ce matin.

M. Garon: C'est un bureau du ministère, ça, le bureau de l'Arpentage foncier.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 43, vérifié. L'engagement 44.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 45.

M. Maltais: L'engagement 44, c'est quoi, une subvention spéciale pour Lavolette?

M. Garon: Ça doit être dans le haut de La Tuque, dans ce coin-là?

M. Maltais: Jolivet passe son temps à dire qu'il n'a rien, là, 38 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. La subvention a pour but d'aider la MRC du Haut-Saint-Maurice à maintenir ouverte, en hiver, la route Clova, route 117, de Clova au lac Ottawa, sur une distance de 42 kilomètres, soit du millage 26, vers Clova.

M. Maltais: Ce n'est pas cette route-là.

M. Middlemiss: Oui, c'est que, depuis

quelques années, la voie ferrée a été fermée, et...

M. Maltais: Jolivet, il n'a pas d'affaire à Ottawa, il est séparatiste.

Une voix: Ralenti...

M. Middlemiss: Oui, ralenti, oui. Pour vous montrer qu'on cherche l'équité...

M. Maltais: C'est bien, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 45.

M. Garon: L'engagement 45, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 46. Comtés de Lévis et de Louis-Hébert!

M. Garon: Ça, il s'agit, oui, d'un contrat que vous avez rouvert, hein? Que l'ancien gouvernement n'avait pas voulu rouvrir pour porter un contrat... "ajouter 1 858 041,82 \$"; alors, je pense que c'est une affaire qui est devant les tribunaux. Est-ce que c'est rendu devant les tribunaux? Je ne me rappelle pas. Parce que...

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

M. Middlemiss: Ceci est le règlement d'une réclamation. Oui. Sur le contrat 315-260109 de Janin Construction (1983), pour la métallisation de la travée centrale du pont Pierre-Laporte, dans les municipalités de Saint-Nicolas et de Sainte-Foy, circonscriptions électorales de Lévis et de Louis-Hébert. Le contrat...

M. Garon: Non, mais je trouve que le gouvernement... Il y avait un contrat; il y avait eu un appel d'offres, il y avait un contrat, et là, on parle d'un supplément important, un montant additionnel important, alors que c'est...

M. Middlemiss: Une réclamation, à la suite des travaux.

M. Garon: Oui. Le gouvernement, dans le temps, ne voulait pas payer. C'est allé devant les tribunaux, si ma mémoire est bonne. Alors, qu'est-ce qui a amené le gouvernement actuel à payer?

M. Middlemiss: C'est ça. Non, c'est allé devant le centre d'arbitrage.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Peut-être la nature de... Le 16 février 1989, le tribunal d'arbitrage rend sa

sentence et propose un règlement de 1 652 370 \$.

M. Garon: Quel tribunal d'arbitrage?

M. Middlemiss: Le Centre d'arbitrage commercial national et international du Québec.

M. Garon: Ah oui! Et ça n'avait pas été inscrit devant les tribunaux?

M. Middlemiss: Non.

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

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Est-ce qu'initialement... Quand la compagnie a saisi le ministère de sa réclamation, de quelle façon la compagnie l'a-t-elle fait?

M. Middlemiss: Selon le processus normal, selon le cahier des charges.

M. Garon: Mais pourquoi n'a-t-on pas laissé l'entreprise prendre les poursuites requises? C'est curieux, ça.

M. Middlemiss: On m'indique que ça a été le choix de l'entrepreneur de choisir la voie qu'il a choisie pour tenter de régler ce différend.

M. Garon: Non, c'est que le gouvernement n'est pas obligé d'aller devant un centre d'arbitrage. Il aurait pu prendre des poursuites devant les tribunaux.

M. Middlemiss: Non. On dit que l'entrepreneur... C'était à l'entrepreneur de choisir la voie. Il a choisi, lui, d'aller par cette voie-là.

M. Garon: Non, ça ne marche pas comme ça. Vous ne pouvez pas aller devant un centre d'arbitrage s'il n'y a pas un consentement de part et d'autre.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: Si l'entrepreneur avait choisi d'aller devant les tribunaux, oui, on se serait défendu devant les tribunaux.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Là, on est allé devant le tribunal d'arbitrage et je dois vous dire que si on regarde la façon dont ça a été réglé...

M. Garon: À quelle date la compagnie a-t-elle fait sa première réclamation?

M. Middlemiss: Le 18 avril 1985, au montant de...

M. Garon: Quelle a été la première réponse du ministère?

M. Middlemiss: On a décidé... On a jugé bon de ne pas recommander de donner suite parce que les montants demandés étaient considérés irrecevables quant à la forme et quant au fond.

M. Garon: Elle demandait quoi?

M. Middlemiss: 4 137 296 \$, pour des coûts supplémentaires.

M. Garon: C'était irrecevable quant à la forme et quant au fond?

M. Middlemiss: Oui. Après analyse de cette réclamation par le service des réclamations et un comité ad hoc, il fut recommandé de ne pas y donner suite.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: À la suite...

M. Garon: A quelle date?

M. Middlemiss: Ça doit être durant 1985, le 13 septembre 1985.

M. Garon: Qui était au comité ad hoc?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais donner d'autres éléments et on verra.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est qu'à la suite de demandes répétées de Janin Construction (1983) ltée, le 23 février 1988, un accord fut conclu pour tenter de régler une réclamation par voie d'arbitrage non exécutoire via le Centre d'arbitrage commercial national et international du Québec. Le 16 février 1989, le tribunal d'arbitrage rend sa sentence et propose un règlement de 1 652 370 \$ pour une réclamation de 4 137 296 \$.

M. Garon: Qui était l'arbitre du tribunal d'arbitrage?

M. Middlemiss: On ne l'a pas ici. On pourra certainement vous le fournir.

M. Garon: Et quels étaient les membres du comité qui ont recommandé... J'aimerais avoir les deux comités: quels étaient les membres du comité qui avaient recommandé de ne pas payer, qui disaient que ce n'était pas correct quant au fond et à la forme, et quels étaient les membres

du comité qui ont recommandé au ministre d'aller devant l'arbitrage?

M. Middlemiss: Il semblerait que les recommandations ont dû être de bonnes recommandations. Au lieu de payer 4 000 000 \$, on a payé 1 600 000 \$.

M. Garon: Non, la première fois, ils disaient de ne rien payer. Ils disaient de ne pas payer du tout.

M. Middlemiss: Non...

M. Garon: Ils disaient de ne pas payer du tout.

M. Middlemiss: ...on n'a pas payé 4 000 000 \$, on a payé 1 600 000 \$.

M. Garon: Oh! La première recommandation, c'était de ne rien payer. Les avez-vous, les noms des membres du comité qui ont fait la première recommandation?
(15 h 15)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que le comité ad hoc, au tout début, qui avait fait la recommandation à la suite de l'étude du ministère, ça comprenait M. Jean-Marie Mathieu, ingénieur, M. Michel Aubry, ingénieur chef de service des réclamations sur contrats, ainsi que M. Jacques Boileau, ingénieur directeur des réclamations.

M. Garon: Oui. Puis l'autre comité qui a recommandé d'aller devant le tribunal d'arbitrage, devant le Centre d'arbitrage commercial national et international du Québec?

M. Middlemiss: On ne l'a pas ici, on va vous le transmettre.

M. Garon: Par rapport aux arbitrages qu'a faits ce centre-là, c'était le premier contrat, le deuxième, le troisième? Parce que ça n'a pas démarré très vite, le centre d'arbitrage. J'aimerais savoir si on lui a passé un contrat d'arbitrage pour lui donner de la clientèle ou bien...

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente; nous vérifierons pour savoir lequel des arbitrages celui-là représentait, si c'était le premier, le deuxième, le troisième ou le centième. On va transmettre les renseignements au député.

M. Garon: Et qui était au comité qui a recommandé d'aller en arbitrage?

M. Middlemiss: Oui, on a pris note de ça.

M. Garon: Est-ce que je pourrais voir chacune des demandes de réclamation qu'a faites Janin Construction dans ce dossier-là, et chacune

des réponses du ministère depuis la première réclamation de Janin?

M. Middlemiss: Regardez, on va vérifier...

M. Garon: Nous dire toutes les réclamations qu'a faites Janin, qu'il a adressées au ministère; des réclamations dans ce contrat-là, depuis la première jusqu'à la dernière, et les réponses du ministère dans chacun des cas.

Et pourriez-vous nous donner les noms des membres de chacun des comités qui ont fait une recommandation au ministère, dans chacun des cas également?

La Présidente (Mme Bélanger):...

M. Garon: J'aimerais savoir également, si c'est possible de savoir, est-ce que c'était la première fois que Janin allait devant le centre d'arbitrage? Et le ministère, si c'était la première fois qu'il allait devant le centre international d'arbitrage.

M. Middlemiss: Est-ce que... On va le vérifier, mais, Mme la Présidente, est-ce que la pertinence de... Ça n'a rien à faire avec ce cas-là, ici, spécifique, que Janin y soit allé ou non avant.

M. Garon: Oui, c'est parce que le tribunal... C'est que c'est un centre d'arbitrage qui a commencé très récemment. Quand vous avez des réclamations de 2 000 000 \$, 3 000 000 \$, 4 000 000 \$, puis on va devant un centre d'arbitrage plutôt que d'aller devant les tribunaux, je vais vous dire que le gouvernement, dans les conventions collectives, je pense bien qu'il ne va pas souvent dans les arbitrages. Puis là, quand le gouvernement décide d'aller devant un centre d'arbitrage, bien, moi en tout cas, je veux m'assurer que...

M. Middlemiss: Qu'ils ont les compétences?

M. Garon: Ce n'est pas une affaire de compétences. C'est que dans les tribunaux, on s'assure beaucoup de choses dans les tribunaux: Dans les tribunaux, on a des juges nommés à temps plein, qui sont nommés à vie, avec une sécurité. Dans l'arbitrage, les gens qui sont là ne sont pas nécessairement à temps plein; ils sont à temps partiel, ils ont des contrats ailleurs, un instant, là. Alors, ce n'est pas la même chose du tout. Ce n'est pas le même système du tout. Alors, je ne mets pas en doute tous les systèmes d'arbitrage, ce n'est pas ça. Mais il s'agit de gros montants. Il ne s'agit pas de petits montants, là.

J'aimerais savoir, par exemple, si c'était la première fois que le gouvernement allait là, et s'il arrive souvent que le ministère des Transports va dans un centre d'arbitrage plutôt que de

demander aux gens de faire leurs réclamations devant les tribunaux, comme tout le monde. Ou si c'est une pratique du ministère, puis selon quels critères va-t-on devant le centre d'arbitrage? Et selon quels critères, laisse-t-on aller l'entreprise devant les tribunaux?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors l'engagement 46 est vérifié...

M. Middlemiss: Un instant, Mme la Présidente. Ce n'est pas pratique d'aller devant... C'est un cas... C'est probablement le premier de la part du ministère. Donc, ce n'est pas une pratique courante.

M. Garon: Est-ce que ça a été à la demande de la firme aussi?

M. Middlemiss: Oui, je pense que je l'ai indiqué, Mme la Présidente. C'est la firme qui a décidé d'aller par cette voie-là...

M. Garon: Est-ce que c'était une recommandation des employés du ministère ou ça a été une décision?

M. Middlemiss: Non, c'est l'entrepreneur qui a demandé d'aller par cette voie-là, et nous étions d'accord.

M. Garon: Ça veut dire qu'il a fallu que le ministère change sa décision en cours de route parce qu'au début, il disait: Non, si vous voulez poursuivre, allez devant les tribunaux. Puis, à un moment donné, il arrive...

M. Middlemiss: Non, je ne crois pas...

M. Garon: ...Il y a eu plusieurs réclamations puis là, on dit: Oup, ils nous suggèrent d'aller devant les centres d'arbitrage. Puis là, le réclamant suggère d'aller devant un centre d'arbitrage puis le ministère dit oui. Alors, il a fallu qu'il y ait une bifurcation dans les décisions du ministère.

M. Middlemiss: Nous avons indiqué que le 16 avril 1985, l'entrepreneur a demandé un montant de 4 137 296 \$ pour des coûts supplémentaires qu'il aurait encourus lors de la métallisation du pont. Après analyse de cette réclamation par le ministère ainsi que par un comité ad hoc, il fut recommandé de ne pas y donner suite puisque les montants demandés étaient considérés irrecevables quant à la forme et quant au fond. À la suite de demandes répétées de Janin Construction (1983) Itée, le 23 février 1988, un accord fut conclu pour tenter de régler la réclamation par voie d'arbitrage non exécutoire via le Centre d'arbitrage commercial national et international du Québec. Donc...

M. Garon: D'accord, le ministère a changé d'idée.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Combien y a-t-il eu de demandes répétées de Janin entre 1985 et 1988?

M. Middlemiss: À aucun moment, le gouvernement n'a indiqué ou le ministère n'a indiqué à Janin de le poursuivre. Ils ont dit: On n'est pas d'accord avec la soumission quant à la forme et au fond. Les discussions ont continué et finalement, ils se sont entendus pour tenter de régler par voie de réclamation, en se servant du Centre d'arbitrage commercial national et international du Québec. Et le 16 février 1989, le tribunal d'arbitrage, dans sa sentence, propose un règlement de 1 652 370 \$.

M. Garon: Vous ne savez pas qui était l'arbitre, qui a rendu la décision.

M. Middlemiss: Non, puis on a pris note de tout ça et on vous donnera ces choses-là. Je pense que vous nous les avez déjà demandées.

M. Garon: Une copie de la décision de l'arbitre, également.

M. Middlemiss: Tout ce que nous pouvons vous transmettre, nous vous le transmettrons.

M. Garon: Alors, on va revenir là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 46, sous réserve...

M. Garon: Oui.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 48.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 50.

M. Garon: Là, ils ne mettent plus d'usine. Avez-vous remarqué, l'usine n'est plus là. Quelle usine, dans ce cas-là? Saint-Marc-des-Carrières.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est cor-

rect, l'engagement 50?

M. Garon: J'attends le nom de l'usine. À quelle usine a-t-il été utilisé?

M. Middlemiss: C'est l'usine de Saint-Marc-des-Carières.

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-Marc-des-Carières.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié? L'usine de Saint-Marc-des-Carières.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 60.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 65.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 69.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. J'y suis passée, ils sont faits, c'est très beau.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des dépassements?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Pardon?

- M. Middlemiss:** Non.
- M. Garon:** Priez pour nous.
- M. Middlemiss:** Vous aussi.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 69, vérifié. J'appelle l'engagement 70.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 71.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 72.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 73.
- M. Garon:** Pourquoi...
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 74.
- M. Garon:** Attendez un peu, l'engagement 73.
- M. Maltais:** C'est dans le comté de Labelle. Vous n'aviez pas dit ce matin qu'il n'y avait rien chez eux?
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 75.
- M. Garon:** C'est des chemins de colonisation. Attendez un peu, là. L'engagement 73. L'usine... Ah non!
- La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là, vous reculez en arrière.
- M. Garon:** O. K. C'est quelle usine, dans le cas de l'engagement 73?
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 73, une usine d'asphalte.
- M. Middlemiss:** Saint-Alexis-des-Monts.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Proche de Berthier.
- M. Garon:** Ça marche.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 73, l'engagement 74, l'engagement 75.
- M. Garon:** L'engagement 75, vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 76.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 77.
- M. Garon:** L'engagement 77. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 78. J'ai hâte de voir le comté de Mégantic-Compton.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 79.
- M. Garon:** Quand il y en a trop, ça met le monde en mosus. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 80.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 81.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 82.
- Une voix:** Wo!
- M. Dufour:** Allons-y, Alonzo.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 83. Est-ce que vous avez une question à l'engagement 82, M. le député de Saguenay?
- M. Maltais:** Oui, laissez-moi le lire, c'est long, il y a 16 kilomètres.
- Une voix:** C'est la même chose que Techmat ça.
- M. Maltais:** LMBDS-Sidam inc. experts-conseils... pour une fois, ils sont restés chez eux. (15 h 30)
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 83?
- M. Maltais:** Un dépassement? Il n'a pas fait sa job.
- M. Garon:** Oui, mais c'est à quelle date, ça?
- M. Maltais:** En 1989.

M. Garon: Oui, mais je n'étais plus député, là.

M. Maltais: ...scandale.

M. Garon: Oui, c'était le 11-89. Novembre 1989.

M. Maltais: Et en plus, c'était une voie de desserte. Est-ce que ce n'était pas pour ça que vous gueuliez ce matin? M. le ministre, prenez ça en note, qu'on ne voie plus passer d'affaires comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! L'engagement 83 est-il vérifié?

M. Garon: Mais, le chemin ici, à Charny, appartient-il à la ville ou au ministère?

M. Middlemiss: L'entretien était la responsabilité de la ville. Ça avait été remis...

M. Garon: Il y avait eu une première entente pour 50 000 \$. Parce que c'était un chemin de desserte et il y a des camions pesants qui passent là et... Mais, comment se fait-il qu'il y ait 80 000 \$ additionnels? Est-ce que les travaux ont coûté plus cher que prévu ou...

M. Middlemiss: Oui. C'est ça. Les travaux sont estimés au tout début à 62 500 \$ et le ministère s'engage à payer un maximum de 50 000 \$. Le protocole spécifie un maximum, O.K. La voie de desserte a nécessité, à un endroit, des travaux de réfection pour corriger des fondations déficientes et un drainage insuffisant. Donc, le coût est passé à 117 000 \$ de plus et le ministère s'est engagé à participer pour un montant maximum de 80 000 \$. C'est l'entente de 1989, ça. Et là, c'était l'entente de 1986. L'entente de 1986, 50 000 \$. Dans l'entente de 1989, parce qu'il y a eu des travaux additionnels à faire, le ministère s'est engagé pour 80 000 \$.

M. Garon: Parce qu'ils se sont aperçus que la sortie avait été mal faite.

M. Middlemiss: Je ne sais pas si elle avait été mal faite mais ils se sont aperçus qu'il y avait, à des endroits, des travaux de réfection à faire pour corriger des fondations déficientes et un drainage insuffisant. Est-ce que c'est à la suite des travaux de 1986? Je ne le sais pas. Je ne pourrais pas vous dire, mais on peut le demander.

M. Garon: Non. Non. Pas à la suite des travaux de 1986. Ils ont dû se rendre compte de ça en faisant les travaux, en 1986. Parce que l'ancien... M. Gianna était sans doute celui qui avait négocié, d'ailleurs, les 50 000 \$...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que le premier protocole d'entente était sur une certaine longueur. On s'est aperçu, dans l'exécution de ce tronçon, que le tronçon suivant était dans la même condition. Donc, on a extensionné les travaux. C'est un deuxième.

M. Garon: Donc, ce n'est pas un supplément, dans le fond, sur les travaux effectués. C'est pour des travaux additionnels.

M. Middlemiss: C'est un ajout de 80 000 \$ pour une autre phase de travaux à exécuter.

M. Garon: O.K.

M. Maltais: Moi, M. le ministre, je dirais que c'est la ville qui fait les travaux.

M. Middlemiss: Parce que ça a été remis à la ville et...

M. Maltais: Mais on va en soumissions, nous autres, dans ce coin-là. Peut-être que si ça avait été en soumissions, ça aurait coûté moins cher.

M. Middlemiss: Mais, il y a des travaux qui sont faits en régie et d'autres fois, les municipalités font des demandes de soumissions.

M. Maltais: Parce que, s'ils avaient été en soumissions, peut-être que ça aurait coûté moins cher. À la ville, ce sont tous des fonctionnaires qui prennent du temps à travailler et ça étire...

M. Middlemiss: Ça a été en soumissions, il me semble.

M. Maltais: C'est presque aussi pire que les bretelles, cette affaire-là!

M. Middlemiss: Non. Il y a eu une soumission.

M. Maltais: Oui. Et qui a soumissionné? C'est la ville qui l'a eu.

M. Garon: Le gérant de la ville, à ce moment-là, est devenu le gérant de la ville de Charlesbourg, par la suite.

M. Maltais: Parce que l'ancien député de Lévis a "scrappé" la municipalité en passant. Il l'a envoyée dans l'autre comté.

M. Middlemiss: Non. Il semblerait que la municipalité est allée en soumissions et l'entrepreneur principal était Terrassement Portugais inc. de Sainte-Foy.

M. Maltais: Et ils ont décidé de ne pas accorder le contrat et de faire les travaux eux-mêmes?

M. Middlemiss: Non, non. Non, non. C'est que...

M. Garon: Les sorties d'autoroute, elles étaient défoncées. Apparemment, c'est parce qu'il passe beaucoup de camions, là. Puis, est-ce que la route avait été prévue, au moment où ils ont fait la sortie, pour un achalandage de cette nature-là ou non? Et je pense que c'est pour ça, à ce moment-là, que le ministère a regardé ça, puis ils ont dit: On devrait contribuer parce que c'est une sortie d'autoroute, et puis ce n'est pas du trafic ordinaire qui passe là, c'est... Puis, d'ailleurs, c'est pour ça qu'on a dû ajouter un supplément, là, parce qu'ils ont continué les travaux un peu plus loin, parce que la route était défoncée aussi.

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Mme la Présidente?

M. Garon: Il y a beaucoup de camions, c'est une sortie où il passe beaucoup de camions. Mais c'est mieux de les voir passer là que de les voir passer en ville.

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

M. Middlemiss: Oui, pour répondre, j'ai peut-être été confus pour le député de Saguenay. En premier, je croyais que c'était la ville qui avait exécuté les travaux en régie. Après vérification, on s'est aperçu qu'on l'avait octroyé à Terrassement Portugais.

Une voix: La ville, la ville l'a octroyé.

M. Maltais: Ah! de toute beauté, ça. C'est beau, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 83 est vérifié. J'appelle l'engagement 84.

M. Garon: Bien, là, c'est un gros dépassement: 264 000 \$ pour porter les travaux à 1 724 000 \$. Ça veut dire que le contrat initial coûte moins cher que le dépassement. Pourquoi? C'est à Montréal, municipalité de Montréal-Ouest et ville Saint-Pierre, des comtés de Marguerite-Bourgeoys, Marquette et Jacques-Cartier. Francis Boulva et associés Itée, Montréal.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente ou M. le Président, vous avez changé vite. Oui, c'est que...

M. Garon: On a une présidente charmante.

M. Middlemiss: Oui. Elle est partie présentement. C'est qu'au tout début, M. le Président...

Une voix: tue a des bretelles.

M. Middlemiss: ...au tout début du contrat, en 1987, à ce moment, on voyait que l'envergure des travaux était de... Ce n'était pas de grande envergure. Au fur et à mesure qu'on a avancé, on s'est aperçu que les travaux à exécuter seraient plus majeurs qu'on ne l'avait estimé.

M. Garon: C'est-à-dire que c'est les mêmes travaux qu'on avait estimés, ou des travaux additionnels? Dans le cas de Charny tantôt, il s'agissait de travaux additionnels. Donc, il y a des coûts plus élevés parce qu'on en fait plus. En fait, sur plus long qu'on n'avait prévu dans le contrat initial; alors, c'est évident que ça coûte plus cher. Mais est-ce que c'était la même proportion...

M. Middlemiss: Non. C'est que les services...

M. Garon: ...la même...

M. Middlemiss: O.K., en 1987, le 21 décembre 1987, on avait signé un contrat pour obtenir les services de cette firme pour effectuer la préparation des plans et devis et la surveillance des travaux de réparation des ponts d'étagement, des murs de soutènement, des parapets et de l'éclairage routier d'une partie de l'autoroute 20 et des échangeurs situés dans les municipalités de Montréal-Ouest et ville Saint-Pierre, des circonscriptions électorales de Marguerite-Bourgeoys, Marquette et Jacques-Cartier.

M. Garon: Mais, j'ai remarqué, moi, que quand c'est cette firme-là - on a vu des contrats, avant, hein? - il y a souvent des gros dépassements. Des gros dépassements, on en a déjà vu dans des engagements antérieurs puis dans le cas de cette firme-là, c'est encore... Il y avait des...

M. Middlemiss: Dans ce cas particulier, il y a un avenant où on a enlevé à cette firme la surveillance complète des travaux, sauf pour les travaux d'éclairage, et on lui a confié un mandat de coordination et de maître d'oeuvre relativement à la surveillance des travaux à effectuer par d'autres firmes. Donc, on a changé le mandat.

M. Garon: Vous leur avez donné une promotion parce qu'ils ne surveillaient pas fort.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Il y avait des gros dépassements, donc, vous avez dit: Coordonnez les autres. Ça n'a pas de bon sens, ça.

M. Middlemiss: Et, parce que, voyez-vous, lorsqu'on en exécute...

M. Garon: Un peu comme M. Alepin...

M. Middlemiss: Non. M. le Président, lorsqu'on exécute... Lorsqu'un entrepreneur exécute un contrat où il travaille de façon isolée et seul, il doit, pour des raisons de sécurité, s'occuper... Il est maître d'oeuvre, donc il est responsable de la sécurité sur son chantier. Dans le cas de ces travaux, la municipalité est allée en soumissions, et l'entrepreneur principal était Terrassement Portugais inc. de Sainte-Foy.

M. Maltais: Et puis ils ont décidé de ne plus accorder de contrat, de faire les travaux eux-mêmes.

M. Middlemiss: Il est responsable de la sécurité sur son chantier. Dans le cas des travaux sur le boulevard Métropolitain, pour s'assurer de l'exécution des travaux, il y a plusieurs contrats qui ont été donnés et donc, ça nous prenait un mandataire pour s'occuper de la sécurité, un maître d'oeuvre pour s'occuper de cette portion de la sécurité sur les trois contrats. On ne pouvait pas l'octroyer un à un, à un entrepreneur, donc on a été obligé de l'octroyer à quelqu'un qui s'occupait du tout. Et c'est ça, le nouveau mandat qu'on a donné à la firme de Francis Boulva et associés ltée.

M. le Président, si on ne procède pas à la nomination de quelqu'un, c'est le ministère lui-même qui doit exécuter le mandat, et il devient responsable.

M. Garon: C'est préférable que ce soit le ministère lui-même. Ces firmes-là sont toutes appelées à travailler entre elles éventuellement, et le caractère d'impartialité, d'objectivité, la capacité de dire non existe jusqu'à quel point? Et quand il y a eu des dépassements considérables antérieurement, là on confiait à la firme la maîtrise d'oeuvre de la coordination ou de la surveillance. Il me semble que ça appartient bien plus au ministère, justement.

M. Middlemiss: On a jugé à propos, M. le Président, que ce que ça impliquait, c'était mieux fait par quelqu'un de l'extérieur. Parce que, engager des gardes de sécurité, engager ci et ça-

M. Garon: Ça été une décision de qui?

M. Middlemiss: Des autorités du ministère.

M. Garon: Qui?

M. Middlemiss: Le sous-ministre.

M. Garon: C'est le sous-ministre.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Lequel?

M. Middlemiss: Le prédécesseur du sous-ministre présent.

M. Garon: Lequel?

M. Middlemiss: Monsieur, le sous-ministre en titre qui était, je crois, M. Pierre Michaud.

M. Garon: Qui?

M. Middlemiss: Pierre Michaud.

M. Garon: À cette date-là, je ne me rappelle pas. C'est M. Michaud qui était là en...

M. Middlemiss: Bien, M. Bard est là depuis août 1989 seulement, lui.

M. Garon: Oui, mais là, on parle du mois de novembre 1989, là. M. Michaud n'était plus là, il était parti un certain nombre de mois avant les élections. On avait fait des engagements financiers, je pense, l'été dernier d'ailleurs, en commission parlementaire, au mois de juin ou juillet. On avait dit: On est prêt à les faire, même entre la Saint-Jean-Baptiste et la Confédération. Et on avait fait deux journées, je me rappelle, c'était à la fin de juin, je pense, le 26, 27 ou 28 juin. M. Michaud, c'était son chant du cygne. On a appris au cours de cette commission-là, d'ailleurs, qu'il s'en allait.

Mais, au mois de novembre 1989, ce n'est plus M. Michaud, c'est M. Bard. Je suis un peu étonné de ce que vous me dites là. Et celui qui coordonnait à Montréal, c'était M. Alepin. Là, il est devenu l'adjoint de M. Bard à Montréal. Tous ceux qui ont été dans les dépassements ont eu des promotions.

M. Middlemiss: M. le Président, je pense que j'ai indiqué tout à l'heure que, dans le cas de Francis Boulva et associés, on lui avait enlevé un mandat de surveillance. La seule chose qu'on lui a donnée... Il avait un mandat; on le lui a enlevé, sauf pour l'éclairage, et on lui a donné un mandat de coordination. Tout le mandat qu'il avait avant, on le lui a enlevé pour qu'il puisse faire la coordination de ces travaux.

M. Garon: Mais qui l'a appointée, la firme Boulva?

M. Middlemiss: Vous, ça été...

M. Garon: Ça ne peut pas être M. Michaud, il était parti.

M. Middlemiss: En janvier 1989, c'est à ce moment-là. Là, on regarde un engagement financier qui est daté de plus tard en 1989. La décision a été prise en janvier 1989, et M.

Michaud était sous-ministre à ce moment-là.

Une voix: Adopté.

M. Garon: Est-ce que... Un instant; est-ce qu'on peut avoir la décision, une copie de la décision signée par le sous-ministre concernant ce cas-là?

M. Middlemiss: On ne l'a pas ici.

M. Garon: Non, je comprends. C'est possible que vous ne l'ayez pas.

M. Middlemiss: On va prendre ça en note...

(15 h 45)

M. Garon: Quand vous dites que le mandat de la firme a changé, est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir le mandat initial de la firme et la modification au mandat de la firme...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...et ceux qui ont signé ces changements-là, ceux qui ont signé le mandat, **puls** ceux qui ont signé les changements au mandat de la firme en cours de route. Avec copie de ces mandats-là et les modifications aux mandats.

M. Middlemiss: Oui, est-ce qu'il y a autre chose? On prend note de vos demandes. Le mandat original et l'avenant qui lui a enlevé les responsabilités du mandat original...

M. Garon: Et qui a changé le mandat.

M. Middlemiss: ...pour lui donner un mandat de coordination. Oui, d'accord.

M. Garon: Et le mandat avec les signatures de ceux qui l'ont fait. Mais s'il y a une partie du mandat qui a été enlevée, comment se fait-il qu'il y a des suppléments? Il a dû y avoir une diminution d'honoraires si on a coupé le mandat?

M. Middlemiss: Le fait qu'il avait déjà un mandat, on a continué avec le même mandat. On **aurait** pu, **peut-être**, dire: Non, c'est fini, on recommence à neuf et, à ce moment-là, on aurait dit: Oui, voici le montant des travaux, c'est tant. Et aujourd'hui, ce ne serait peut-être pas dans la colonne des suppléments mais dans la colonne d'un contrat pour l'exécution de la surveillance et la coordination des travaux sur le boulevard Métropolitain ou la A-20. C'est un des...

M. Garon: Mais, là, ce n'est pas ça. C'est qu'il avait un mandat de surveillance; on lui enlève son mandat; donc, il ne chargera plus d'argent pour faire la surveillance des travaux. On lui confie un nouveau mandat, mais là, qui n'est plus de la surveillance. C'est la maîtrise

d'oeuvre de la coordination de la surveillance pour d'autres contrats, toutes **sortes** de contrats. Alors, ce n'est plus la même affaire du tout, là. Ça ne peut pas marcher sur le même contrat, ça. Donc, l'argent du premier contrat, il a dû être diminué, il n'a pas dû être augmenté. Il y a une partie qui a dû être payée pour ce qui a été fait, puis une partie où la surveillance n'était pas faite. On n'a pas dû le payer parce qu'il ne surveille plus.

M. Middlemiss: M. le Président, c'est qu'on est parti avec un contrat original, on va continuer avec ce contrat-là...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et aussi, la coordination se fait suivant les mêmes contrats dont on lui avait donné le mandat en premier, pour une surveillance.

M. Garon: Alors, ça veut dire qu'on continue à le payer pour faire la coordination. On ne lui enlève rien. Puis, on a nommé quelqu'un d'autre pour faire la surveillance et, lui, te coordonne.

M. Middlemiss: C'est que ces montants-là, qu'on appelle aujourd'hui des suppléments, c'est des montants qu'on a jugé à propos... Ils étaient nécessaires pour faire cette coordination. La coordination, c'est un nouveau mandat...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...à cause du fait qu'il y a plusieurs entrepreneurs qui exécutent différents contrats.

M. Garon: Dans ce **contrat-là** en particulier, est-ce qu'il se coordonne lui-même ou s'il coordonne la surveillance d'un autre qui fait la surveillance que, lui, devait faire puis qu'il ne fait plus?

M. Middlemiss: Il ne fait pas de surveillance, il fait la coordination des travaux...

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: ...des firmes qui font les travaux de différents contrats.

M. Garon: Alors, le coût qu'on voit pour le contrat, le supplément...

M. Middlemiss: Six contrats.

M. Garon: Mais regardez bien ce qui est marqué ici: "Supplément pour porter à 1 724 190 \$ le coût du contrat pour effectuer la préparation des plans et des devis et la surveil-

lance des travaux de réparation des ponts d'étagement, des murs de soutènement, des parapets et de l'éclairage routier d'une partie de l'autoroute 20 et des échangeurs situés dans la municipalité de Montréal-Ouest et ville Saint-Pierre". Alors là, il avait un contrat de surveillance, préparation de plans puis contrat de surveillance. Là, on lui dit: Maintenant, ce n'est plus vous qui faites la surveillance, vous faites la coordination de la surveillance. Donc, il coordonne quelqu'un d'autre à moins qu'on me dise qu'il se coordonne lui-même. Alors, là, je ne le sais plus. Je ne le sais pas moi, là.

M. Middlemiss: M. le Président, j'ai tenté et je vais tenter encore d'expliquer le libellé de ce mandat et le libellé original du mandat original, qu'on avait donné à Boulva. O.K. En cours de route...

M. Garon: Est-ce qu'il l'a fait?

M. Middlemiss: Laissez-moi finir, là.

M. Garon: Non, non, mais est-ce qu'il l'a fait?

M. Middlemiss: Non, non. En cours de route, on a changé ses responsabilités. On lui a enlevé ses responsabilités de surveillance et on a dit: On vous donne un nouveau mandat de coordination. Et sa coordination comprend l'exécution de six contrats différents.

M. Garon: Lesquels? Donne-moi donc les noms.

M. Middlemiss: Je peux vous donner des numéros, mais...

M. Garon: Les numéros et les firmes.

M. Middlemiss: 1140-88532 Groupe Bellier, Denis et Associés. 1140-88533, Jean-Guy Brunette et Associés. 1140-88534, Dessau. 1140-88535 BCPTA inc. 1140-88531, Soprin inc. 1140-90032, Consultant Maurice D'Arcy inc.

M. Garon: Bon. Lui, son contrat initial de surveillance... Est-ce qu'il en a fait, de la surveillance ou bien s'il n'en a pas fait du tout?

M. Middlemiss: Tel qu'indiqué tout à l'heure, on lui avait laissé le mandat d'éclairage parce qu'il avait fait un peu de surveillance des travaux d'éclairage, seulement.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on l'a payé? Là, vous demandez un supplément, là. Alors, dans son contrat initial, il était prévu de faire la surveillance; donc, il en a fait seulement un petit bout; le reste, il ne l'a pas fait. Alors, qu'est-ce qu'il arrive par rapport aux frais qui devaient con-

cerner cette surveillance-là? Est-ce qu'ils ont été déduits? Est-ce qu'on a mis quelqu'un d'autre pour la faire, la surveillance?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être qu'on pourrait éclaircir un peu. Le mandat original de Boulva, à ce moment-là, prévoyait que les coûts de réparation seraient de l'ordre de 2 000 000 \$. Sauf qu'en 1988, lorsqu'on a regardé les besoins dans la région de Montréal, on a décidé que ce seraient des réparations majeures qu'on serait obligé de faire; et au lieu de travaux qui coûteraient 2 000 000 \$, c'étaient 50 000 000 \$. Parce qu'en cours de route, on a changé et on a décidé que c'était nécessaire d'avoir une intervention un peu plus poussée afin de garantir, pendant au moins 10 ans, ces structures-là. Donc, le mandat original de 170 000 \$ qu'on avait donné pour la préparation de plans et pour la surveillance n'avait plus de sens. Et le fait qu'on avait aussi décidé de faire des travaux de cette envergure, ça aurait été un contrat de l'ordre de 5 000 000 \$, si on avait laissé toute la surveillance à Boulva. On a dit non, vu qu'on s'en va vers cette envergure-là, on va être obligé d'avoir plusieurs contrats. On a besoin de quelqu'un pour faire la coordination. Et c'est à ce moment-là qu'on a jugé à propos de donner un mandat de coordination et de lui enlever ses autres mandats de surveillance, sauf pour une partie de l'éclairage. Et les mandats de surveillance ont été donnés aux firmes que je viens d'énumérer: Le Groupe Bellier, Denys et associés, Jean-Guy Brunette, Dessau, BCPTA, Soprin consultants et Maurice D'Arcy. Et tout ça, c'est dû au fait qu'on a décidé que l'intervention serait une intervention majeure. Une intervention 25 fois plus importante que ce qu'on avait prévu au début.

M. Garon: Qu'est-ce qu'on lui a enlevé? On lui a enlevé les contrats de surveillance pour combien?

M. Middlemiss: Sur un contrat...

M. Garon: On lui a donné des contrats de coordination, de maîtrise d'oeuvre et de surveillance pour combien?

M. Middlemiss: Sur la base du mandat qui lui avait été donné originellement, elle aurait eu le droit d'avoir la surveillance sur des travaux d'une valeur de 40 000 000 \$. Et on lui a enlevé ça.

M. Garon: Ça coûtait combien, ça, la surveillance de 40 000 000 \$?

M. Middlemiss: À peu près 8 %, 3 200 000 \$.

M. Garon: Préparation et surveillance, ou

seulement surveillance?

M. Middlemiss: Surveillance seulement.

M. Garon: Quel était le coût total que vous lui aviez donné comme contrat sur des travaux de 40 000 000 \$?

M. Middlemiss: J'ai dit qu'au tout début on lui avait donné un mandat de 170 000 \$ pour un contrat de 2 000 000 \$. Mais quand on a continué à élaborer, ces 2 000 000 \$ sont devenus pas mal plus gros et le mandat de Boulva aurait touché des contrats pour une somme de 40 000 000 \$...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...dont 3 200 000 \$ pour la surveillance. On a jugé bon, à ce moment-là, de dire qu'au lieu de lui laisser ça, on lui enlèverait pour qu'il fasse la coordination; et des nouveaux mandats ont été donnés à des firmes que je viens de mentionner pour faire la surveillance des travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Bien, les coûts totaux qu'il y avait, ça représentait... Les contrats sur plans, devis et surveillance avaient été donnés, par exemple, initialement. Parce que là, on le voit qu'H l'a eu. C'est un contrat, vous dites, d'environ 800 000 \$. Plans et devis et surveillance avaient été donnés. Quand vous dites: On a changé son contrat, ce n'était pas un contrat de 170 000 \$, ça. Vous avez donné un contrat de plans et devis et de surveillance. On a enlevé la partie surveillance sauf un petit bout pour l'éclairage, qu'on lui a laissé. On lui avait donné des plans et devis et de la surveillance pour quel montant total, pour ces travaux-là?

M. Middlemiss: Oui, regardez, au tout début c'était 170 000 \$...

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas resté longtemps.

M. Middlemiss: ...qu'on lui avait donné. Voici la somme, 170 000 \$ pour des travaux qui étaient évalués à 2 000 000 \$. Ces travaux-là, ont changé d'optique.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: On a dit, ce ne sont plus des millions. Maintenant, ça va être des travaux de l'ordre de 50 000 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et s'il avait gardé son

mandat, il aurait fait la surveillance de ça. Il a fait la préparation des plans.

M. Garon: Il a fait la préparation de plans et devis.

M. Middlemiss: Des plans pour tout.

M. Garon: Pour les six contrats?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça lui faisait des contrats de plans et devis et de surveillance de combien, au total? Ça fait plusieurs millions.

M. Middlemiss: Le coût de préparation des plans et devis et inspection, c'est 1 030 000 \$.

M. Garon: Pour des contrats de combien, après appel d'offres?

M. Middlemiss: De 40 000 000 \$.

M. Garon: Ah! plans et devis et surveillance, 1 000 000 \$ par rapport à 40 000 000 \$. On a eu des chiffres là, tantôt; vous m'avez dit que la moyenne, c'était de 20 %. Il y a quelque chose qui ne va pas, là. (16 heures)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la préparation des plans et l'inspection étaient de 1 030 000 \$; ceci fait partie de 1 700 000 \$, qui sont déjà là. Et on m'indique qu'il y aura d'autres sommes qui vont venir plus tard, de l'ordre de 300 000 \$.

M. Garon: Pour les six contrats que vous avez mentionnés tantôt.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça veut dire que si on sort les plans et devis des différentes firmes qui ont eu des contrats pour ces numéros de contrats que vous avez donnés tantôt, ça ne dépasserait pas 1 000 000 \$. Parce qu'on l'a demandé, dans les années...

M. Middlemiss: Non, mais c'est lui qui les a faits. Regardez, Boulva a préparé les plans pour tous ces projets-là, les six, sauf qu'il y a six firmes qui font maintenant la surveillance.

M. Garon: Pour combien? Combien charges-tu?

M. Middlemiss: Eux, leurs honoraires ne sont pas là.

M. Garon: Non, mais ça va être combien, qu'il vous charge, lui? Ça a dû être donné, ça. Les six, au total, ce serait combien?

M. Middlemiss: Les honoraires des autres? Environ 3 500 000 \$. Non, je vous ai dit, Mme la Présidente, que la préparation des plans pour les six contrats d'une valeur de 40 000 000 \$ et l'inspection, c'était 1 030 000 \$; préparation, inspection, la responsabilité de **Boulva**. Maintenant, ça fait deux, trois fois qu'on répète qu'il y a six autres entrepreneurs qui font la surveillance des travaux; ça ne fait pas partie de ça. Les honoraires de ces gens-là sont, au total, de l'ordre de 3 000 000 \$... Oui? 3 500 000 \$. Ça va?

M. Garon: Bon, et la partie que Boulva abandonne, là, dans ce contrat, c'est de combien? Il va être remplacé par la coordination.

M. Middlemiss: Ce serait 3 500 000 \$, ce que les trois...

M. Garon: Ils abandonnent 3 500 000 \$ mais c'est 1 700 000 \$, que vous avez dit. Il n'y a rien que 800 000 \$; il n'y a rien qu'un contrat de 800 000 \$, vous avez dit, qui a augmenté de 924 000 \$, 964 000 \$...

M. Middlemiss: Non, il y avait un contrat original de 170 000 \$. Oui...

M. Garon: Oui. Mais, après ça, vous avez dit que pour les travaux, vous avez changé de plan pour faire un contrat de 40 000 000 \$.

M. Middlemiss: ...préparation des plans, oui. Là, à ce moment-là, pour la préparation des plans et inspection, c'est 1 030 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et maintenant...

M. Garon: 1 030 000 \$. Préparation des plans et inspection; vous dites que c'est un total, pour la surveillance? Je ne suis pas surveillant, moi. Préparation et...

M. Middlemiss: Non. Le libellé est demeuré le même que le libellé original mais, en cours de route, il y a un avenant, le no 5, qui lui a enlevé la responsabilité de surveillance, sauf pour un peu d'éclairage, pour lui donner un mandat de coordination. Et pour cette partie-là, nous sommes rendus à 1 700 000 \$. La surveillance des travaux est faite par six autres firmes, et elles, les honoraires pour les trois, à date, c'est 3 500 000 \$. C'est ça. Non, si...

M. Garon: Alors, ça veut dire qu'il y a 1 027 000 \$, 1 030 000 \$, il y a 3 500 000 \$, et il y a le contrat de Boulva, ici, de 1 724 000 \$.

M. Middlemiss: Oui. Regardez Mme la Présidente, là, je pense que si on avait laissé ça

tel quel, depuis le début, Boulva se sortirait de tout ça avec à peu près des honoraires de l'ordre de 5 500 000 \$. Aujourd'hui, il va se sortir peut-être avec 2 000 000 \$, et les six autres vont sortir avec 3 000 000 \$, pour faire le total que ça aurait coûté. Lorsqu'on a changé l'envergure les travaux, il est fort possible qu'une firme seule n'aurait pas pu faire la surveillance de tous ces travaux-là en même temps. On avait besoin de quelqu'un pour faire la coordination et on n'est pas certain que la même firme aurait pu faire l'envergure des travaux de **cette** sorte-là. Et je pense que c'est probablement mieux de cette façon-là que de les donner à un seul.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord?

M. Garon: Non, je ne suis pas d'accord, mais...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les explications suffisent?

M. Middlemiss: ...une des raisons qu'on a voulues, vu...

M. Garon: Est-ce que c'est terminé, ça, ces travaux-là? Et qui est responsable?

M. Middlemiss: Ce n'est pas encore terminé. Il y aurait encore une phase, là, pour laquelle il est responsable d'un contrat de l'envergure de 12 000 000 \$ de travaux.

M. Garon: Et qui est responsable de la coordination au niveau du ministère, là... de tout ça... la surveillance? C'était M. Alepin, avant. Là, on a vu qu'il avait eu une promotion. Alors, qui est-ce maintenant?

M. Middlemiss: M. Bernard Valois.

M. Garon: À qui se rapporte-t-il?

M. Middlemiss: À M. Robert Schiettekatte, directeur...

M. Garon: A qui M. Schiettekatte se rapporte-t-il, lui?

M. Middlemiss: Au sous-ministre adjoint, M. Jiona.

M. Garon: Et M. Alepin, que fait-il, lui, à Montréal maintenant, comme adjoint du sous-ministre en titre?

M. Middlemiss: Il est l'adjoint du sous-ministre en titre.

M. Garon: Que fait-il?

M. Middlemiss: Je ne sais pas la définition exacte de ses responsabilités ou de son mandat.

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Oui, mais vous êtes le chef du ministère.

M. Middlemiss: C'est au niveau administratif.

M. Garon: Non, mais vous êtes le chef du ministère, quand même.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Vous êtes le chef politique et administratif du ministère; vous n'êtes pas à distance par rapport à ça.

M. Middlemiss: Je vous ai dit que je ne les connais pas, ses tâches ou ses responsabilités.

M. Garon: Vous ne savez pas la tâche de M. Alepin, à Montréal. Avec tous les commentaires qu'avait faits M. Elkas, dans le temps, et tout ça... Ça ne vous intéresse pas. Vous n'avez pas de point d'interrogation. Pour vous, ce n'est pas un souci, d'aucune façon, ce que fait M. Alepin à Montréal.

Bon, ça n'intéresse pas le ministre. Est-ce qu'il relève directement du premier ministre? Je ne sais pas ce qu'est la filière, là. Ou, est-ce qu'il dépend directement de M. Elkas? Si, vous, vous ne faites rien par rapport à M. Alepin, ça veut dire que vous avez deux ministres dans le ministère: il y a vous et M. Elkas. Si, vous, ça ne vous intéresse pas, M. Alepin, ça veut dire que sur le plan de l'autorité, on vous a dit: Toi, ne touche pas à ça..."

M. Middlemiss: Excusez-moi, Mme la Présidente. C'est de l'interprétation de dire que ça ne m'inquiète pas, là. Ce n'est pas ça, les paroles que j'ai dites. J'ai dit... On m'a posé la question: Quelles étaient les tâches et les responsabilités de M. Alepin? J'ai dit que je ne le savais pas. Je n'ai pas dit que ça ne me préoccupait pas, j'ai dit que je ne le savais pas. Il y a une différence, là.

M. Garon: Mais comme...

M. Middlemiss: Si vous, vous avez interprété le fait que je vous ai dit que je ne le savais pas au lieu de vous dire quelque chose qui n'est pas véridique, libre à vous de faire cette interprétation.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Middlemiss: Moi, je vous dis que ce n'est pas que ça ne me préoccupe pas, je vous ai dit que je ne savais pas quelles étaient les responsabilités de M. Alepin.

M. Garon: Moi, ce que je vous ai demandé, au fond...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...J'ai dit: Est-ce que vous vous posez des questions là-dessus? Vous avez dit: Non. J'ai dit: Donc, ça ne vous intéresse pas. Ou bien, l'autre version, ça peut être ceci: C'est que ça ne relève pas de vous. Je ne le sais pas. Moi, je ne sais pas comment ça marche. Est-ce que, à ce moment-là, dans ces questions-là, ça relève de M. Elkas ou ça relève de vous?

M. Middlemiss: Regardez. Ça dépend. On m'indique que M. Alepin fait la liaison avec les municipalités. Dans le contexte, si M. Alepin fait la liaison avec la municipalité de Montréal pour le transport en commun, pour le métro, ça va certainement toucher M. Elkas. Lorsque ça va toucher le domaine dont, moi, je suis responsable, bien, ça va être fait, normalement, par l'entremise du sous-ministre en titre parce qu'il se rapporte directement au sous-ministre en titre.

M. Garon: Dans ses fonctions... Parce que le sous-ministre a fait un communiqué pour dire qu'il y avait la nomination de M. Alepin. Dans les fonctions de M. Alepin, qui relève du sous-ministre... On a vu antérieurement quels étaient les secteurs d'affectation de M. Alepin. Ça a été assez dur de le savoir. Il a fallu que je pose des questions pendant quasiment une demi-journée pour le savoir. Pourtant, ça devrait être normal; un organigramme, c'est quasiment... C'est **public**, à toutes fins pratiques. Ce que j'aimerais savoir... Est-ce que c'est parce que vous n'avez pas l'autorité pour poser ces questions-là? Est-ce que ça relève de vous ou ça relève de M. Elkas? Parce que là, ça, vous le savez, vous ne pouvez pas ne pas le savoir. Ça relève de vous ou de M. Elkas, ou ça relève directement du bureau du premier ministre.

M. Middlemiss: La nomination de M. Alepin relève directement du sous-ministre en titre. Et comme je vous l'expliquais tout à l'heure, si, dans son travail de liaison avec les différentes municipalités, M. Alepin touche des domaines qui sont sous ma responsabilité comme ministre délégué, responsable de la voirie, je suis convaincu que, vu qu'il... Ça va être fait par l'entremise du sous-ministre lui-même. Et si ce sont des domaines qui touchent les responsabilités de M. Elkas, à ce moment-là, ce sera encore par le sous-ministre, mais dans les domaines de M. Elkas.

M. Garon: Les nominations des sous-ministres et des sous-ministres adjoints relèvent de vous ou de M. Elkas, par rapport au premier ministre?

M. Middlemiss: Bien, ce n'est pas sous-ministre... Comme je vous l'ai dit, ça relève du sous-ministre en titre du ministère des Transports. C'est lui qui a un adjoint qui s'appelle M. Alepin, à Montréal. Ce n'est pas un sous-ministre. Regardez, comme je vous l'ai dit, ça relève du sous-ministre en titre du ministère des Transports.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est lui qui a un adjoint, qui s'appelle M. Alepin, à Montréal, et on m'indique que ses responsabilités, c'est de faire la liaison entre les municipalités et le ministère des Transports dans la région de Montréal. À ce moment-là, il se rapporte directement au sous-ministre...

M. Garon: Il se rapporte à qui?

M. Middlemiss: Au sous-ministre.

M. Garon: Non, mais lui, le sous-ministre, se rapporte à qui, dans ces affaires-là?

M. Middlemiss: Ah bien, au ministre en titre et à moi dans les domaines qui relèvent de ma responsabilité.

M. Garon: Dans ce cas-là? Les fonctions de M. Alepin, qui relève du sous-ministre... Le sous-ministre répond à vous, à M. Elkas ou à quel-
qu'un d'autre?

M. Middlemiss: Si on cherche à savoir pour la nomination, ça relève de la Loi sur la fonction publique et c'est au sous-ministre de la faire. Et j'essayais de vous expliquer qu'à certains moments, certainement que M. Alepin, dans ses liaisons avec les différentes municipalités, s'il touche le domaine de la voirie - qui touche mes responsabilités - à ce moment-là, comme adjoint du sous-ministre à Montréal, il va se rapporter au sous-ministre et je vais faire affaire avec le sous-ministre.

M. Garon: Alors, est-ce qu'il y a eu un plan d'organisation supérieure du ministère pour amener la nomination de M. Alepin? Parce que, dans les postes supérieurs, il y a des postes où il faut aller au Conseil du trésor pour présenter un plan; un POAS qu'on l'appelle, un plan d'organisation de l'administration supérieure; ça, c'est signé par le ministre. Quand le plan d'organisation, le POAS du ministère, va au Conseil du trésor pour approbation, qui est-ce qui signe ça? Est-ce que c'est vous ou M. Elkas,

après que le sous-ministre l'a signé?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans l'organigramme, c'est les sous-ministres qui apparaissent là, les sous-ministres adjoints, les directeurs et les chefs de service. Les adjoints n'apparaissent pas sur l'organigramme. Et la signature, c'est la signature du sous-ministre. Il n'y a pas de signature de ministre.

M. Garon: Quand le plan d'organisation de l'administration supérieure a été approuvé par le Conseil du trésor à la suite d'une demande du ministère, vous me dites qu'aucun des ministres n'a signé.

M. Middlemiss: Non.
(16 h 15)

M. Garon: Depuis quand le ministre ne signe-t-il pas pour le plan d'organisation de l'administration supérieure? Parce que c'est un document qui doit aller au Conseil du trésor; il y a une demande faite au Trésor.

Le sous-ministre ne peut pas envoyer des demandes au Trésor...

Une voix: C'est un POAS.

M. Garon: Des modifications au POAS? Êtes-vous en train de me dire que c'est ache-
miné au Trésor sans que le ministre signe quoi que ce soit?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Et il y a une décision du Trésor qui est rendue par qui?

M. Middlemiss: C'est là seulement pour l'information du secrétariat du Conseil du trésor, et le sous-ministre est responsable de l'exécution.

M. Garon: Mais ici, attendez un peu, un instant, là. Là, les postes ne sont pas décidés par le premier ministre. Ça veut dire que si vous avez six ministres adjoints, mettons... Là, ce que vous êtes en train de me dire, ça n'a pas de bon sens. Vous êtes en train de me dire, au fond, que dans le ministère, demain matin, on va dire qu'au lieu d'avoir cinq directeurs généraux et puis tant de sous-ministres adjoints, on va avoir deux fois moins de directeurs généraux et puis trois fois plus de sous-ministres adjoints, puisque le sous-ministre signe ça tout seul, et qu'il n'y a personne d'autre qui signe? Wo! Là, je dois vous dire que, là, je ne sais pas comment ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, M. le député de Lévis, je trouve qu'on est très loin de l'engagement 84.

M. Garon: Ah non! on est très relié.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais l'organigramme, la nomination des sous-ministres, des sous-ministres adjoints, je ne vois pas ce que...

M. Garon: Bien oui, c'est parce que ce sont des gens qui sont responsables. Je demande qui est responsable de ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Puis ça a été une nomination; qui est responsable de ça?

M. Garon: Bien, c'est parce qu'on n'est pas capable de savoir la filière de responsabilité. C'est pour ça que je demande ça.

L'organisation de l'administration supérieure, ça prévoit les sous-ministres puis leurs affectations, et puis les directeurs généraux et leurs affectations, les différents postes supérieurs, tout ça. C'est acheminé, il y a une décision qui est rendue là-dessus. Parce qu'après ça, ces nominations-là dépendent du premier ministre. Ce sont des nominations. Ce n'est pas la Loi sur la fonction publique qui s'applique là. Pour les nominations, ce sont des nominations du premier ministre. Ce n'est pas le sous-ministre qui décide de ces fonctions-là.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, je pense qu'on s'éloigne un peu; sauf que j'aimerais dire que ce n'est pas un sous-ministre adjoint, c'est l'adjoint au sous-ministre. C'est l'adjoint au sous-ministre, ce n'est pas un sous-ministre adjoint.

M. Garon: Oui, mais son affectation, sa fonction, est prévue quelque part.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Il y a le plan d'organisation de... Il y a deux plans au ministère; il y a le plan, le POAS, le plan d'organisation de l'administration supérieure, puis il y a l'autre, le "POAI" - je ne sais pas, là, le nom exact - mais il y a l'administration supérieure et il y a l'autre administration qui est en dessous. Alors tous les postes, ils existent par une décision. Ils existent, ces postes-là; les affectations, de qui relève l'autorité, ce qu'ils font. Alors, il y a quelqu'un qui signe ça. Ça ne doit pas dépendre de vous, vous n'avez pas l'air d'être au courant.

M. Middlemiss: Non, je vous ai dit que le sous-ministre...

M. Garon: Alors ça doit dépendre du sous-ministre. Ça doit dépendre...

M. Middlemiss: C'est le sous-ministre qui signe.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit...

M. Garon: Oui, mais quand le sous-ministre signe, après ça, il fait signer le ministre.

M. Middlemiss: On m'indique que non. En vertu de la loi, c'est le sous-ministre qui est responsable de la gestion du ministère.

M. Garon: Non, non. C'est la gestion; mais les fonctions, les postes, le nombre de postes dans l'administration supérieure, combien de sous-ministres adjoints, combien de directeurs généraux sont affectés à quoi, ce n'est pas décidé par le sous-ministre, de sa propre autorité, ça.

M. Middlemiss: Dans ce cas-ci, le sous-ministre a nommé un adjoint. Il s'est nommé un adjoint. Il n'a pas nommé un sous-ministre adjoint, il n'a pas créé un nouveau poste, il s'est nommé un adjoint à Montréal. Et son rôle, à cet adjoint-là, est de faire la liaison entre le ministère des Transports et les municipalités dans la région de Montréal. Il est certain que si j'avais signé, je vous dirais oui, Mme la Présidente, je dirais oui. Je n'ai pas signé. On m'indique que ce n'est pas nécessaire de signer; c'est le sous-ministre qui s'occupe de ça; c'est une nomination du sous-ministre.

M. Garon: Alors est-ce que M. Alepin, lui, comme il s'agit de travaux dans les municipalités, dans les contrats dont on parle ici, à l'engagement 84, a affaire avec ces contrats-là d'une façon ou de l'autre?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans son nouveau poste, c'est certain que M. Alepin n'a pas touché à ces contrats-là, parce qu'il vient d'être nommé à son poste au mois de décembre. On parle de travaux...

M. Garon: Non, mais avant, il y touchait...

M. Middlemiss: ...qui ont été exécutés dans l'année 1990. Donc, à ce moment-là, comme dans ses responsabilités passées, je suis convaincu qu'il a dû avoir des choses à faire dans ces travaux-là.

M. Garon: Est-ce que M. Hamel, qui est ici présent, y touche, lui?

M. Middlemiss: Touche à quoi?

M. Garon: Ces travaux-là. Guy Hamel.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Il s'est levé tantôt.

M. Middlemiss: Oui, il est impliqué dans ces travaux-là.

M. Garon: Il y touche?

M. Middlemiss: Oui, il touche à ces travaux-là.

M. Garon: Puis, quand...

M. Middlemiss: Il relevait de M. Alepin.

M. Garon: Maintenant, il ne relève plus de M. Alepin. De qui relève-t-il?

M. Middlemiss: M. Valois, ici.

M. Garon: Qui a pris la place de M. Alepin.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis, lui, M. Valois, de qui relève-t-il?

M. Middlemiss: Oui, on vous l'a dit tout à l'heure, du directeur régional, M. Schiettekatte.

M. Garon: M. Schiettekatte, de qui relève-t-il, lui?

M. Middlemiss: De M. Jiona, on vous l'a dit tout à l'heure.

M. Garon: Et dans leurs relations, à aucun moment, ils n'ont affaire à M. Alepin?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: D'aucune façon.

M. Middlemiss: Non. Il n'est plus aux opérations, comme je vous l'indiquais. On m'indique que sa responsabilité, c'est d'être la liaison entre le ministère des Transports et les municipalités dans la région de Montréal.

M. Garon: Toutes les municipalités?

M. Middlemiss: Toutefois, Mme la Présidente, je devrais dire qu'on est loin de...

M. Garon: On reviendra.

M. Middlemiss: ...l'engagement financier de M. Boulva.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 84 est vérifié?

M. Garon: Vérifié, sous réserve des informations demandées.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors,

j'appelle l'engagement 85.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente. On pourrait suspendre pour cinq minutes. Je ne sais pas s'ils seraient d'accord?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, alors la commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 22)

(Reprise à 16 h 35)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, pour les mois de novembre 1989 à décembre 1990. Nous sommes rendus à l'engagement 85 de décembre 1989. Engagement 86.

M. Garon: L'engagement 86. C'est encore un gros dépassement dans la région de Montréal. 3 250 000 \$ pour porter le coût du contrat total à 6 000 000 \$. Alors, la contribution accordée pour la réfection de l'échangeur des boulevards Pie IX et Henri-Bourassa, dans la municipalité de Montréal-Nord, comté de Bourassa. Alors, voulez-vous me dire quelles sont les raisons du dépassement? Qui était l'inspecteur? **Qui faisait** la surveillance de ces travaux-là et qui les a approuvés?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est un protocole d'entente entre le ministère des Transports du Québec et la ville de Montréal-Nord et l'entente avait été signée en fonction d'un montant initial de 2 750 000 \$. Lorsque les plans et devis ont été préparés, le projet a été réévalué à 4 896 507 \$. Les travaux exécutés, la facture s'élèvera à 6 177 000 \$. Les principales raisons du dépassement sont: Les frais d'émission, d'expropriation, d'évaluateurs et de laboratoire lors de l'évaluation initiale de l'entente.

M. Garon: Mais, quels sont les principaux dépassements?

M. Middlemiss: Les frais d'expropriation.

M. Garon: Combien?

M. Middlemiss: Il y avait une omission. On avait omis d'inscrire les frais d'expropriation, d'évaluateurs et de laboratoire lors de l'évalua-

tion initiale de l'entente.

M. Garon: Vous n'êtes pas sérieux, vous!

M. Middlemiss: Les travaux additionnels par rapport à l'estimation de 4 000 000 \$ sont les suivants - un moins, les coûts inférieurs - les travaux: coûts inférieurs à la soumission de l'entrepreneur par rapport aux coûts estimés de 96 000 \$; augmentation approximative du coût des travaux de la route, 100 000 \$, ceci dû à la présence imprévue de conduites de Bell Canada; modification de niveau du tuyau de drainage; pose de pavage temporaire durant les travaux et non-utilisation de matériaux d'excavation dans les remblais en raison de la mauvaise qualité de ces matériaux, augmentation des coûts de la structure due aux travaux imprévus est la suivante: 150 000 \$. Réparation imprévue avec béton projeté à la surface de la dalle; ancrage du parapet de la structure; **bouchardage** des surfaces extérieures des parapets; scellement des fissures du pavage; **contreventement** sous les gardes de corps. Variation de quantité des travaux de la route, 109 000 \$. Honoraires professionnels anticipés, 100 000 \$. Contrôle qualitatif anticipé en raison de la durée plus longue des travaux, 18 000 \$. Coût d'expropriation anticipé dû à une mauvaise évaluation des coûts, 900 000 \$.

M. Garon: Mais qui a fait ça? C'est la ville?

M. Middlemiss: Oui. C'est un protocole d'entente entre la ville de Montréal-Nord et le ministère des Transports.

M. Garon: Qui a préparé les plans et devis?

M. Middlemiss: P.A. Sénéchal et associés.

M. Garon: C'est une firme d'ingénieurs. Qui signait, qui discutait avec eux du côté du ministère? Avant de signer un protocole d'entente, il y a quand même eu des gens du ministère qui ont discuté.

M. Middlemiss: Ce que je vous indiquais tout à l'heure, c'est Sénéchal qui a fait la préparation des plans des approches du boulevard Pie IX. La **préparation** des plans pour la réfection du boulevard Pie IX et la surveillance de l'ensemble des travaux, c'est Claulac inc. **experts-conseil** pour la chaussée, et Leroux Leroux Nantel Papin pour la structure, pour le compte de la ville de Montréal-Nord. Et l'unité d'administration responsable, c'était le service des projets de Montréal du ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Qui est responsable, qui est le fonctionnaire responsable de ça?

M. Middlemiss: M. Jean-Claude Larrivée.

M. Garon: Puis, de qui dépend-il, lui? De qui relève-t-il?

M. Middlemiss: Il relève de M. Jean-Luc Simard.

M. Garon: Qui lui, relève de qui?

M. Middlemiss: M. Yvan Demers.

M. Garon: Qui relève de qui?

M. Middlemiss: Du sous-ministre, M. Jean-Marc Bard.

M. Garon: Puis, personne ne s'est aperçu, dans tout ce monde-là, qu'on n'avait pas prévu les coûts que vous venez de mentionner: l'expropriation, l'inspection, les trois items pour faire passer le contrat, pour en venir à un supplément de 3 250 000 \$. On a signé une entente avec la ville puis on n'avait pas prévu la moitié des coûts.

M. Middlemiss: Non. Dans le protocole d'entente, on avait malheureusement omis, dans tout ça, un coût de 900 000 \$ pour les expropriations. On avait oublié de prendre ça en compte.

M. Garon: Comment ça se fait? Je comprends, je ne vous blâme pas M. le ministre.

M. Middlemiss: Non, non, mais regardez ça...

M. Garon: Mais comment ça se fait?

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, c'est des choses que, malheureusement, on déplore tous. Mais c'est des choses qui, malheureusement, arrivent parce que nous sommes tous humains et, des fois, les gens croient que, oui, tout est complet, on a attaché toutes les ficelles, toutes les cordes sont attachées; mais on s'aperçoit plus tard que, oui, on a oublié que le terrain ne nous appartenait pas et on doit l'exproprier. Et je pense, Mme la Présidente, qu'il faut peut-être faire un stage au niveau municipal pour voir qu'il y a des choses comme ça qui, malheureusement, se présentent. Malheureusement, j'ai été au conseil municipal et, souvent, on assume peut-être que nous sommes propriétaires de certaines propriétés et puis on s'aperçoit, à la fin, que ce n'est pas tout à fait la vérité.

M. Garon: Souvent, on assume trop que les professionnels sont professionnels. C'est ça qu'on assume trop souvent.

M. Middlemiss: Ça dépend. Si on parle d'un professionnel, dans le cas de savoir si nous

sommes propriétaires d'un terrain ou non, ça serait le résultat... Si on avait donné un mandat d'arpentage à quelqu'un pour dire: Fais l'arpentage et indique-nous quelle est notre propriété...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: ...mais lorsqu'on donne un mandat à quelqu'un de faire le design d'une structure ou d'une route, son mandat n'est pas d'établir si nous sommes propriétaires des terrains ou non.

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

M. Middlemiss: Et donc, dans...

M. Garon: ...sauf que vous êtes embarqués dans une affaire, là. C'est pour ça que j'ai demandé de qui dépend tout ça. La chaîne de responsabilité. Parce que vous vous êtes embarqués dans une affaire pensant que ça vous coûterait 2 750 000 \$, puis ça vous en coûte 6 000 000 \$ parce qu'on a oublié la moitié des coûts. Moi, je vais vous dire une chose: Vous aimez ça, parler de l'entreprise privée, des fois. T'sais l'entreprise privée... Moi, si j'avais un employé qui m'embarque dans une affaire qui, au lieu de me coûter 2 750 000 \$ me coûterait 6 000 000 \$, vous pensez qu'il fait combien de temps dans la boutique? Hein? Je vais vous dire qu'il ne finira pas la journée. Je lui enverrais ses cigarettes par la malle. Il y a des limites, sacrifice!

T'sais, on parle toujours de l'imputabilité puis de la responsabilité, puis ça veut rien dire. C'est de ça qu'on se rend compte. Vous savez, on n'est pas dans les affaires d'amateurs, là, dans les enfants de chœur qui passent les burettes, là. Il y a de l'eau puis du vin, puis il ne faut pas qu'ils se trompent entre la blanche et la rouge. On est dans des affaires où c'est des services professionnels qui coûtent des centaines de milliers de dollars, puis des millions de dollars, où les gens font des erreurs de 3 000 000 \$. On n'est pas au laser, je m'aperçois de ça, là. Ça n'a pas de bon sens.

(16 h 45)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais bien indiquer que ça n'a rien changé. La seule chose que ça a changé, c'est qu'on a été surpris d'apprendre qu'on ne possédait pas le terrain, et donc on a été obligé de l'exproprier. Regardez là, Mme la Présidente, c'est un peu ça.

M. Garon: On coupera les 3 000 000 \$ dans le comté de Mégantic-Compton.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez, s'il vous plaît, laisser la parole au ministre.

M. Middlemiss: Non, c'est malheureux, Mme la Présidente, que le député de Lévis semble indiquer que si le ministère des Transports avait été mis au courant qu'il y avait de l'expropriation d'une valeur de 900 000 \$, on ne se serait pas embarqué dans ce protocole d'entente. Je ne le crois pas. Je crois qu'on jugeait à propos que ce qui était demandé par la municipalité avait du sens.

C'est malheureux qu'on ait oublié, qu'on n'ait pas constaté qu'on avait aussi de l'expropriation à faire pour faire les travaux nécessaires. C'est malheureux, on le déplore.

M. Garon: Il n'y avait pas rien que l'expropriation, vous avez mentionné trois items. L'autre, les deux autres?

M. Middlemiss: Oui, les 900 000 \$.

M. Garon: Les 900 000 \$, ensuite? Il y avait d'autres items.

M. Middlemiss: Il y avait des modifications...

M. Garon: On avait oublié quoi, aussi; l'inspection, je pense?

M. Middlemiss: Oui, de l'inspection pour 100 000 \$.

M. Garon: Il y avait de l'inspection pour 100 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, l'omission de l'expropriation, d'évaluateurs et de laboratoires.

M. Garon: Bon, 100 000 \$. L'autre cas, qu'est-ce que c'était?

M. Middlemiss: 100 000 \$, c'est l'augmentation approximative du coût des travaux de la route. C'est l'augmentation, ça.

M. Garon: Oui, ça, c'est autre chose. Mais les items qu'on avait oubliés.

M. Middlemiss: Augmentation des coûts de la structure due aux travaux imprévus suivants, c'est 150 000 \$; variation des quantités de travaux de la route, 109 000 \$; honoraires professionnels anticipés, 100 000 \$; contrôle qualitatif anticipé en raison de la durée plus longue des travaux, 18 000 \$.

M. Garon: Mais, il vous en manque pas mal, là. Vous demandez 3 250 000 \$ additionnels. Là, vous venez de nous en donner pour à peu près 1 300 000 \$. Où est l'argent, là? Vous ne nous donnez pas la ventilation complète des 3 250 000 \$, là.

M. Middlemiss: O.K. Là, on vient de m'en

donner une autre feuille. Les laboratoires, 93 000 \$.

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: Ça, ce sont les travaux de laboratoire, les montants pour le contrat...

M. Garon: Est-ce qu'on les avait oubliés eux autres aussi? Est-ce qu'ils avaient été oubliés eux autres aussi?

M. Middlemiss: Euh! non, c'était... C'est le coût total. C'est peut-être plus haut que prévu.

Une voix: Non, ça a été oublié au début.

M. Middlemiss: C'était oublié.

Une voix: Dans le protocole, ça n'était pas inclus.

M. Garon: Vous l'avez oublié.

M. Middlemiss: Et l'expropriation, Mme la Présidente, je dois corriger mon tir et vous indiquer que l'expropriation n'était pas de 900 000 \$ mais de 2 700 000 \$. Et l'évaluateur, 200 000 \$.

M. Garon: L'évaluateur, 200 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis on avait l'évaluation, 200 000 \$ et l'expropriation 2 750 000 \$, 2 700 000 \$.

Une voix: C'est des peanuts.

M. Garon: Puis comme il faut respecter le budget, bien on peut en couper après ça dans combien de comtés pour aller chercher les 3 000 000 \$ qui manquent?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais... C'est que le député de Lévis conclut que si on avait su le coût des travaux, nous ne nous serions pas embarqués dans ce projet-là. On ne peut pas conclure ça, malheureusement. C'est que, si on a jugé que les travaux étaient nécessaires et qu'on a eu une surprise de certaines choses qu'on déplore, qui ont été oubliées, et...

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que, sur le plan de la gestion, il y a des vides, il y a des trous. Il y a du "slack" dans la gestion. Il y a du mou, en tout cas.

M. Middlemiss: Regardez, oui, on peut déplorer qu'il y ait eu des oublis. Mais ça ne change rien au coût des travaux; le coût des travaux aurait été le même. Le fait qu'on a

accepté de faire les travaux, l'expropriation... Si on avait su avant, on aurait signé un protocole d'entente pour une valeur qui aurait ressemblé plus au coût réel. Mais le fait qu'on a oublié de l'inclure, ça a augmenté de 3 100 000 \$.

M. Garon: Puis c'est la municipalité de Montréal-Nord qui a fait l'étude de ça? Qui est le maître d'oeuvre?

M. Middlemiss: Oui, c'est la municipalité de Montréal-Nord qui est le maître d'oeuvre.

M. Garon: Je veux dire, il y a une gestion qui est rigoureuse, là. Mais quand vous faites le protocole d'entente, là, avec une municipalité comme Montréal-Nord, pour des travaux comme ceux-là, qu'est-ce que vous leur demandez au juste? Qu'est-ce que prévoit le protocole?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on...

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

La Présidente (Mme Bélanger): On va suspendre deux petites minutes.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que le député de Lévis est...

M. Middlemiss: Non, c'est bien.

(Suspension de la séance à 16 h 51)

(Reprise à 16 h 53)

La Présidente (Mme Bélanger): A l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. M. le ministre, vous étiez à donner une réponse au député de Lévis.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. On disait que l'on déplorait cette situation. Toutefois, dans nos protocoles d'entente, dorénavant, on a changé la politique; il n'y a plus de protocoles d'entente ouverts. Les protocoles d'entente qui sont signés sont signés pour un maximum de temps, au montant des travaux. Autrement dit, on signe un protocole d'entente jusqu'à concurrence de, et non... Celui-là, c'était un protocole d'entente qui a été signé ouvert.

M. Garon: C'est rare, ça. Moi, j'ai signé...

M. Middlemiss: Il n'y en a plus.

M. Garon: Oui, mais moi, j'en ai signé plus d'un protocole, dans mon comté. Pas moi, mais le ministère des Transports a signé. Il n'y avait pas un protocole ouvert; c'étaient toujours des

protocoles fermés. Comment ça se fait? C'étaient toujours des montants prévus de tant, là, les montants...

M. Middlemiss: Ils étaient ouverts, mais c'est ça qui incluait tout. Donc, à ce moment-là...

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Mais, je suis convaincu, Mme la Présidente, qu'il a dû y en avoir d'autres, de cette nature-là. Je n'ai pas l'impression que... C'est que, lorsqu'on le peut, on juge à propos, dans certaines... Oui, en tout cas.

M. Garon: Mais moi, c'est la première fois que je vois ça; ce n'était pas en règle, sûrement. Les protocoles ouverts, je n'ai jamais vu ça avant.

M. Middlemiss: C'est que, toutefois, il y a des protocoles qu'on signe fermés mais qu'on rouvre pour ajouter des montants, comme on l'a fait dans Lévis.

M. Garon: Oui, mais ça pourrait arriver. Ça, c'est vrai, ça peut arriver.

M. Middlemiss: Oui. Non. Ça peut arriver, mais aujourd'hui, on prend...

M. Garon: Oui, mais à ce moment-là, il faut les justifier; ça prend des appels d'offres et tout ça. Ça, c'est *correct*.

M. Middlemiss: Et c'est certain qu'en ayant un protocole qui est plafonné, si, par hasard... si, malheureusement, il y a eu des oublis en cours de route, à ce moment-là, la municipalité ou le partenaire doit s'occuper, lui, de payer pour les pots cassés; si ce sont des pots cassés qu'on a oubliés.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Et puis la modification au protocole en fonction du dépassement?

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, il n'y a pas eu de modifications. C'est un protocole ouvert, donc, c'est un protocole...

M. Garon: Il est resté ouvert.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Alors, vous n'avez pas profité du dépassement pour le fermer.

M. Middlemiss: Bien, c'est arrivé à la fin et le protocole... les travaux étaient exécutés.

M. Garon: Mais est-ce que les travaux sont finis?

M. Middlemiss: Les travaux sont terminés... en mai 1990.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une demande de la ville pour changer le montant de la subvention?

M. Middlemiss: Non, non. C'est que du fait que le protocole d'entente était ouvert, le ministère était responsable pour l'exécution des travaux incluant tout... pour payer le coût des travaux. Donc, c'est pour ça qu'il n'a pas été rouvert. Il était ouvert, donc on a été obligé d'exécuter ce qu'on avait dit qu'on exécuterait.

M. Garon: Non, mais... Là, je ne sais pas ce qu'on vous conte là, là. Mais quand on fait des travaux dans une municipalité, on prévoit des coûts dans les budgets et on dit: Ça va coûter tant en telle année, et tant en telle année. On fait des prévisions. M. Jiona, qui est avec vous, il le sait; il en a fait, des protocoles. Moi, tous ceux que j'ai vus quand M. Jiona était là, c'étaient toujours des protocoles fermés. On disait: On va payer tant en telle année et tant en telle année. Il pouvait arriver des changements, les travaux prenaient plus de temps ou, pour différentes raisons... À ce moment-là, les chiffres changeaient mais il y avait de l'ajustement. Un protocole ouvert où il n'y a pas de maximum, comment peut-on budgétiser ça?

M. Middlemiss: C'est que... prévoir tous les éléments... À ce moment-là, on avait établi comme... c'était environ 2 000 000 \$ et on s'est aperçu qu'il y avait des choses qui avaient été oubliées; mais les éléments qui étaient oubliés, c'étaient des éléments ou des choses que le ministère, dans le protocole, s'était engagé à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les explications suffisent?

M. Garon: Bien... Moi, j'ai de la sympathie pour le ministre. Il ne prend pas une succession sous bénéfice d'inventaire, lui. On lui a dit: Arrange-toi avec ça. Il est poigné avec ça. J'ai de la sympathie pour lui mais ce n'est pas drôle de prendre des affaires de même. Parce que... Et je voudrais bien dire que je ne veux pas qu'il sente... Moi, je pose des questions et c'est mon travail de poser les questions de l'Opposition.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Il n'y a aucune animosité envers

le ministre mais je trouve ça triste qu'il soit obligé de répondre à des affaires de même. Ça n'a pas de bon sens. J'ai l'impression de me retrouver dans une république de bananes. Dans l'administration, il y a quelque chose qui ne va pas, tant à Montréal-Nord qu'au ministère. Les deux, ça n'a pas de bon sens. Ça n'a ni queue ni tête d'administrer comme ça. On n'est pas dans les...

(17 heures)

Nous autres, quand on est dans nos villages, je vais vous dire que c'est plus serré que ça. 40 000 \$; il devait être fermé, le protocole de 40 000 \$. Même s'il paye 20 %, je suis certain qu'il était fermé. Dans d'autres places, ça va être fermé aussi. Quand on arrive... Plus les gens... Plus c'est gros, plus ils ont des firmes professionnelles, on dirait que plus tout est excusable. Il y a quelque chose qui ne va pas. On va revenir là-dessus à un moment donné, éventuellement, parce qu'il y a quelque chose qui ne va pas là-dedans, là. Moi... Dans la gestion, il y a quelque chose qui ne va pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais bien indiquer que, je l'ai dit, je déplore. Et je ne me sens pas attaqué du tout par le député de Lévis. Je crois qu'il fait son travail et il le fait bien. Sauf que c'est un protocole d'entente sur, peut-être, une cinquantaine que nous signons par année. Donc, il ne faudrait pas généraliser. Des erreurs de parcours, ça... Les gens qui sont parfaits ne sont pas de ce monde et le jour où on sera tous parfaits, il n'y aura pas d'erreurs de parcours. On le déplore mais il y a des resserrements, comme je l'ai indiqué ce matin. Nous sommes en train de resserrer, au ministère. Le sous-ministre a débuté le resserrement dans tous les domaines pour s'assurer que, dorénavant, on aura les estimés les plus près possible des coûts des travaux et, de cette façon-là, une meilleure gestion.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86 est vérifié?

M. Garon: Mais, je vais vous dire mon opinion. Ça prend une réforme dans la gestion du ministère des Transports. Moi, je vais vous dire, j'en vois des discussions et, des projets, j'en discute. Les trois quarts du temps, il faut "s'astiner" avec les firmes qui veulent faire des trop gros "kits" et dépenser des sommes d'argent. Je peux vous dire, par exemple... J'aurai l'occasion de vous parler du viaduc de Lévis. C'est moi qui demandais d'arrêter de mettre des gros "kits" et de mettre des affaires... Qu'on fasse les travaux tout de suite, mais des affaires dont le monde a besoin tout de suite. Si on avait écouté les firmes d'ingénieurs, ça aurait coûté quatre fois plus. Là, ils commencent à avoir du bon sens là. Le chemin de fer, ils voulaient faire un plan d'ingénieur. Les viaducs... Je ne me rappelle plus

combien de millions ça coûtait. Je vais vous dire une chose, à un moment donné, j'ai dit: Batêche! On s'aperçoit qu'il passe un train par jour. On a-tu besoin du gros "kit"? Le monde peut peut-être bien attendre à un passage à niveau, tu sais... Un train par jour. Et on peut peut-être bien s'entendre pour qu'il passe la nuit et à une heure où le monde n'est pas là.

Tu sais, quand tu es là et que tu es toujours en train de surveiller...! Des fois, je me dis, quand on regarde ces affaires-là, on est toujours le dos au mur. Comprenez-vous? On est obligé de surveiller parce que c'est l'argent du monde, ça. Il y a des travaux qui sont nécessaires. Le viaduc de Lévis, c'était quelque chose de nécessaire; mais on passe notre temps à essayer de ramener ça sur une base qui a du bon sens. Là, c'est en train. Les dernières rencontres que j'ai eues, c'était aligné. Ça a pris du temps en batêche!

Là, je regarde ça, c'est toujours le gros "kit". Moi, je pense, par rapport aux projets chromés, que les firmes d'ingénieurs, il va falloir, à un moment donné, trouver une façon différente de gérer ça. Ça n'a pas de bon sens! Ça n'a pas de bon sens! Je trouve ça bien sympathique, mais là, je te surveille une fois. L'autre fois, c'est toi qui me surveilles. Je fais les plans et après ça, tu me surveilleras. Mais, je veux vous dire que... Je sais que ce sont des humains, mais c'est Thommerie" qui me... Je ne suis pas sûr, moi, qu'on l'a, le système. Je suis même sûr qu'on ne l'a pas, en fonction de ce que ça coûte et de tous ces dépassements-là, qu'on voit. En tout cas...

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

M. Garon: Ça va. On va revenir là-dessus éventuellement; mais là, aujourd'hui, si on veut en faire d'autres.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Bien là, vous allez savoir ce que c'est encore. C'est un dépassement. On retombe dans la municipalité de Montréal; c'est 774 000 \$ de dépassement. C'est 774 917 \$ pour porter les travaux à 2 867 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est un supplément pour les raisons suivantes: Une variation dans les quantités de béton - on travaillait dans de l'existant - pour une somme de 247 906,35 \$; des travaux non prévus de l'ordre de 679 822,50 \$; l'ajustement au taux de

transport, 359,95 \$; variation imputable au décret de la construction, 37 000 \$. Donc, une variation totale de 965 109 \$. On avait déjà une disponibilité de 192 000 \$ du contrat original, donc c'est pour ça que la présente demande est de l'ordre de 774 917 \$.

M. Garon: À quoi sont dus les dépassements des travaux? Parce qu'il y en a que vous allez trouver, qui étaient... Je comprends, là. Le décret qui a changé en cours de route, là, et des choses comme les taux de transport; mais les travaux, les dépassements dans les travaux?

M. Middlemiss: La réparation de la dalle existante. Ces travaux sont nécessaires parce que le béton qui se trouve derrière les panneaux en béton polymère était en état de détérioration avancée, engendrant un problème structural de cette partie de la voie élevée et un danger pour le public. C'était au coût de 370 932,50 \$.

M. Garon: C'est du polymère que vous avez mis, finalement, ou bien si c'est du gunite?

M. Middlemiss: On l'a réparé au béton ordinaire.

M. Garon: Donc, ce qui était sur la soumission, du polymère, ce n'est pas ce... C'est ça qui était sur la soumission, du polymère?

M. Middlemiss: Non, non. C'est les panneaux existants...

M. Garon: Qui étaient en polymère.

M. Middlemiss: ...étaient en état de détérioration. Ceux-là, on les a remplacés avec du béton ordinaire.

M. Garon: Et quel était le coût... Donc, vous avez remplacé du polymère par du béton ordinaire?

M. Middlemiss: Oui. Non, non, c'est que les travaux étaient nécessaires parce que le béton qui se trouve derrière les panneaux en béton polymère était en état de détérioration avancée, engendrant un problème structural.

M. Garon: Quel était le coût initial, avant imprévus, de ce projet-là? Parce que là, les 2 800 000 \$, ça doit comprendre les imprévus. Il y avait des imprévus de 10 %, aussi.

M. Middlemiss: On m'indique que le fait qu'on dit que c'était imprévu, c'est qu'on n'avait pas prévu qu'on serait obligé d'intervenir là.

M. Garon: Non, quand vous faites une soumission, là, vous avez un contrat et une soumission.

M. Middlemiss: Un contrat oui, mais ces travaux-là, dont je vous parle, ce sont des travaux qu'on n'avait pas prévu faire, là.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Et on a découvert, durant la construction, qu'il fallait...

M. Garon: Ah! des travaux additionnels.

M. Middlemiss: Oui, qu'il fallait intervenir, là. Et on n'avait pas prévu, dans le montant original, d'intervenir là.

M. Garon: Quand le contrat est sorti, il est sorti à combien?

M. Middlemiss: 1 900 000 \$.

M. Garon: 1 900 000 \$.

M. Middlemiss: Et on ajoute les 774 000 \$, tel qu'indiqué ici, pour rendre le montant total à date à 2 867 000 \$.

M. Garon: ...774 000 \$ de plus, au fond.

M. Middlemiss: C'est 774 917 \$ de plus.

M. Garon: De supplément; mais il y avait déjà 10 % qui étaient prévus pour les imprévus; au moins 10 %.

M. Middlemiss: Oui mais...

M. Garon: Donc, le décret de la construction et tout ça, ça devait être dans les imprévus de 10 %. On savait que les taux changeraient. On savait que les taux du décret changeraient aussi. C'était ça, les imprévus. Mais là, ça fait un total de presque 1 000 000 \$ d'imprévus, à ce moment-là; plus que le tiers du contrat.

M. Middlemiss: Non, non, Mme la Présidente. Je pense que les 192 000 \$, ça a fait partie des imprévus et variations dès le début. Et c'était 965 000 \$; mais on enlève ce montant-là, qui était déjà disponible, pour faire une augmentation de 774 000 \$.

M. Garon: J'aimerais avoir la liste des travaux additionnels qui ont été demandés, travaux additionnels sur le même pourtour ou sur un pourtour additionnel. J'ai l'impression que c'est au même endroit et que, en cours de route, vous avez décidé de faire des travaux plus poussés plutôt que des travaux plus étendus. Plus poussés sur le même parcours. Et qui autorisait ça, ici, cette augmentation-là? Quel était le fonctionnaire qui autorisait ça?

M. Middlemiss: M. Robert Schiettekatte.

M. Garon: M. Schiettekatte. Mais ce n'est pas lui qui signe... Il doit y avoir quelqu'un avant lui.

M. Middlemiss: Le signataire de la recommandation.

M. Garon: Oui, mais avant lui.

M. Middlemiss: Le directeur régional Robert Schiettekatte.

M. Garon: Et le...

M. Middlemiss: Signataire de l'autorisation, le...

M. Garon: Oui, ça, je sais.

M. Middlemiss: ...sous-ministre adjoint, M. Jiona.

M. Garon: Mais avant M. Schiettekatte? L'employé de M. Schiettekatte qui lui a recommandé de signer ça?

M. Middlemiss: Ça a été préparé par Gino Lanny ingénieur...

M. Garon: Au ministère.

M. Middlemiss: ...et recommandé par Guy Hamel.

M. Garon: Guy Hamel.

M. Middlemiss: Oui, Jacques Alepin, et l'autorisation de Robert Schiettekatte.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors l'engagement 87 est vérifié. J'appelle l'engagement 88. Pardon, c'était l'engagement 88 et j'appelle l'engagement 89.

M. Garon: L'engagement 89. Là, il s'agit de dépassement, encore, dans la ville de Montréal, comtés de Mont-Royal et Saint-Laurent; 646 000 \$, pour porter le contrat à 4 183 000 \$, où il y avait déjà des imprévus de 10 %. Donc, ça veut dire, encore là, des dépassements à peu près au total, imprévus et dépassements, de 1 000 000 \$. C'est pour quelles fins?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme le précédent, ce sont des variations de quantité et des travaux supplémentaires multiples.

M. Garon: Et qui étaient les signataires des autorisations dans ces cas-là?

M. Middlemiss: O.K. Chaîne de recommandations, oui. Yvan Caron, ingénieur de Consad incorporé...

M. Garon: De qui?

M. Middlemiss: Consad incorporé.

M. Garon: Qui ça? C'est une firme privée?

M. Middlemiss: Oui, oui, de surveillance. Guy Bouchard, ingénieur de Pellemon.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Jacques Alepin, ingénieur. Robert Schiettekatte, ingénieur. Autorisation.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des travaux additionnels qui ont été recommandés? Je ne vous demande pas de la donner tout de suite, mais...

M. Middlemiss: D'accord.

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

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 89 vérifié, sous réserve. J'appelle l'engagement 90.

M. Garon: Engagement 90, c'est un supplément de 567 000 \$ pour porter à 4 459 000 \$, tenant compte qu'il y avait, encore là, 10 % d'imprévus au moins. Est-ce que c'était ça, les imprévus? Ici, c'était combien, le contrat initial dans ce cas-là, qu'on veut porter à 4 459 000 \$?

M. Middlemiss: Oui. C'est normal dans tous les contrats. On ajoute 10 % pour imprévus et variations. Dans ce cas-ci, il y avait 354 679,55 \$.

M. Garon: Le contrat initial est de combien?

M. Middlemiss: 3 547 320,45 \$, plus 354 679,55 \$.

M. Garon: Ça veut dire 1 000 000 \$ de plus. Pour faire quoi? Pourquoi a-t-on eu besoin d'argent additionnel?

M. Middlemiss: C'étaient des variations de quantité pour une somme de 841 000 \$. Comme je le disais, Mme la Présidente, lorsqu'on travaille dans du vieux, on découvre des choses qu'on n'avait pas prévues et c'est pour ça qu'on les appelle les imprévus. Et pour un coût de 841 745 \$.

M. Garon: Quelle était la chaîne des signataires?

M. Middlemiss: J. G. Brunet et associés, surveillants. Francis Boulva et associés, coordonnateurs. Guy Hamel, ingénieur coordonnateur, région 63. Jacques Alepin, directeur régional adjoint et Robert Schiettekatte signataire de l'autorisation, ingénieur, directeur régional.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Middlemiss: Bienvenue.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir, encore là, la ventilation par écrit des coûts additionnels et les raisons?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 90, vérifié sous réserve de réponse écrite. Alors, j'appelle l'engagement 91.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit d'un protocole d'entente, ici?

M. Middlemiss: 93?

M. Garon: La municipalité de Prévost, 92.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92.

M. Middlemiss: 92. Oui.

M. Garon: Pour faire quoi? Des routes numérotées ou des routes qui appartiennent à la municipalité ou au ministère? La route de la municipalité ou...

M. Middlemiss: O. K. Ce sont des routes qui sont entretenues par le ministère des Transports du Québec, dans la municipalité de Prévost.

M. Garon: Ah! Qui sont sous la juridiction du ministère.

M. Middlemiss: Oui. Elles sont assumées par le ministère des Transports du Québec dans les...

M. Garon: Mais ils les avaient fait faire par la municipalité et vous avez payé un montant? Comment ça marche? Vous avez payé 100 % ou quelle proportion?

M. Middlemiss: O. K. La municipalité avait, à ce même moment-là, un projet d'assainissement des eaux sur les sections de ces chemins. C'est pour ça qu'il y a eu des travaux. On a signé un

protocole d'entente en conjonction avec les travaux d'assainissement.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont été faits, les travaux?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: L'ensemble. L'assainissement des eaux aussi?

M. Middlemiss: Oui, terminé.

M. Garon: Êtes-vous sûr? Parce que j'ai entendu probablement. Probablement, ce n'est pas une réponse.

M. Middlemiss: La personne m'a dit: Oui, c'est terminé.
(17 h 15)

M. Garon: O. K.

M. Middlemiss: Une fois terminé, il y a remise de l'entretien à la municipalité.

M. Garon: Ah bon! Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 92, vérifié. L'engagement 93.

M. Garon: L'engagement 93, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, l'engagement 94.

M. Garon: L'engagement 94. Il n'y a pas grand-chose là. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 95.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 96.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 97.

M. Garon: Vous voyez, quand on est à Hull, à 96, on est en dehors de Montréal; le dépassement est de 150 000 \$ sur un contrat de 8 544 000 \$, hein? Les proportions changent. Ce sont des gros travaux là aussi, 8 000 000 \$, c'est de l'argent. Et là, le dépassement est de 150 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois dire, on pourrait bien se péter les bretelles et dire qu'on est plus "smattes" dans l'Outaouais que dans le restant du Québec mais, encore, on

compare des pommes avec des oranges. C'est qu'à Montréal, on travaille... Je ne suis pas ici pour défendre Montréal mais je pense qu'il faut faire le partage des choses. Lorsqu'on travaille dans de l'existant et qu'on découvre en cours de route ce qu'on ne pouvait pas prévoir avant, qu'il y a des imprévus qu'on ne pouvait pas prévoir, à ce moment-là, c'est certain que ça nous coûte plus cher. Dans le cas de ce contrat-là, ça a été exécuté sur ce qu'on peut appeler un terrain presque vierge. Le supplément, c'est parce qu'on a malheureusement rencontré une **carrière** remplie de remblayage et c'est ça qui est le supplément; mais on travaillait dans quelque chose qui n'existait pas. On a construit. On n'a pas réparé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, bonne explication, M. le ministre.

M. Garon: Qu'est-ce que vous appelez un terrain presque vierge?

M. Middlemiss: Où on n'est pas en train de réparer des structures ou une voie existante. Il n'y en avait pas. On est en train de construire et non pas de refaire quelque chose qui existe déjà.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 96 était déjà vérifié. Est-ce que l'engagement 97 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98.

M. Garon: Il y a eu un dépassement de 75 000 \$ pour porter les travaux à 1 015 000 \$. Est-ce que c'était le premier dépassement à l'engagement 98 ou s'il y en avait eu d'autres avant? Et pourquoi y a-t-il eu un dépassement pour la réfection d'un tronçon de l'autoroute 40 dans la municipalité de Mont-Royal, dans le comté de Mont-Royal?

M. Middlemiss: Oui, c'est le premier dépassement.

M. Garon: C'est le premier. Est-ce que ça va être le dernier ou si...

M. Middlemiss: On m'indique qu'il se pourrait qu'il y en ait d'autres. Ça se pourrait, oui. Mais ce n'est pas **surprenant**, il faut être cohérent, malheureusement. Si on pouvait tout prévoir.

M. Garon: Vérifié. Mais c'était pour quoi les dépassements dans ce cas-là, de 75 000 \$?

M. Middlemiss: C'est dû à un projet qui s'est ajouté au mandat de la firme précitée. On a ajouté un mandat.

M. Garon: O.K.

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

M. Garon: Lequel?

La Présidente (Mme Bélanger): ...98 est vérifié. J'appelle l'engagement 99.

M. Garon: Un mandat de quoi?

M. Middlemiss: O.K. Ce projet est pour la construction de la chaussée, la démolition et la construction d'un mur de soutènement, d'une glissière rigide et aussi la signalisation de l'autoroute 40 dans la ville de Mont-Royal.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 98, vérifié. L'engagement 99.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 100.

M. Garon: Engagement 100. Un mur de soutènement sur la route 132, municipalité de Newport. C'est à quel endroit? Pour soutenir quoi? C'est à quel endroit?

Une voix: C'est à Newport.

M. Garon: Oui. Je sais, Newport. Je connais assez Newport, par exemple, pour demander à quelle place dans Newport.

Une voix: Est-ce qu'on sait exactement où, à Newport?

M. Middlemiss: C'est sur une longueur de 1,07 kilomètre.

M. Garon: Pourquoi avez-vous besoin d'un... Est-ce que c'est sur le bout de route qui a été fait il n'y a pas longtemps et dans lequel il y avait eu des tuyaux de placés ou si c'est un bout nouveau qui menaçait de s'affaisser?

M. Middlemiss: Les travaux sont terminés et le mur de soutènement est dû au fait que la route... Il y a un gros déblai ou remblai-

Une voix: Déblai.

M. Middlemiss: ...et c'était nécessaire de construire un mur à cause de la situation des nouveaux travaux. Et les travaux sont complétés.

M. Garon: Je vais aller voir ça.

coût du pont. Je n'ai pas les détails ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors vérifié, l'engagement 100. Engagement 101.

M. Garon: J'aimerais ça avoir le coût détaillé de cette affaire-là.

M. Garon: Engagement 101. Qu'est-ce qu'il y avait... 1 900 000 \$ pour la réfection d'une partie de l'avenue Sainte-Brigitte, dans la municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval paroisse, comté de Montmorency. Il s'agit de quelle longueur puis pour faire quoi au juste?

M. Middlemiss: Oui.

M. Middlemiss: O.K. C'est un projet où la Société québécoise d'assainissement des eaux avait un projet d'égout collecteur dans le secteur et on a demandé au ministère de contribuer pour une route que le ministère avait à entretenir.

M. Garon: Des fois, le gouvernement met de l'argent... **Batêche!** pour 400 000 \$ ou 500 000 \$, des fois, à une place où il passe 50 000 véhicules par jour! Là, on dépense 1 900 000 \$ pour 1,8 kilomètre, à un endroit où... Je ne sais pas si vous avez seulement le chiffre de la circulation, par jour. Il y a des affectations de sommes d'argent et d'ampleur... Il doit y avoir une étude coût-bénéfice.

M. Garon: De quelle longueur?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je...

M. Middlemiss: 1,83 kilomètre.

M. Garon: Il passe combien de véhicules par jour à cet endroit-là?

M. Garon: Est-ce que c'est une autoroute que vous avez faite là?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Là, c'était équivalent à 1 000 000 \$ le kilomètre, 1,83 kilomètre. Sur une route à Sainte-Brigitte-de-Laval. Quel est le trafic par jour? Quel est le trafic par jour sur cette rue-là? Vous dites que vous avez dépensé 1 900 000 \$ pour faire 1,83 kilomètre à Sainte-Brigitte-de-Laval. À moins que ce soient les ministres qui se plaignaient que, quand ils allaient au lac des Neiges, la route n'était pas assez bonne, ce 1,83 kilomètre n'était pas bon.

M. Middlemiss: ...suggererais au député de Lévis de parler à son collègue de Jonquière. Il semblerait qu'ils n'ont pas tout à fait le même discours au point de vue de l'équité envers certaines municipalités qui ont des travaux à faire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va tenter de donner les détails. C'est une partie de la route, ça. On m'indique qu'il y avait aussi un pont d'impliqué dans ça.

M. Garon: Non, non. Bien au contraire, le député de Jonquière a parlé en fonction de l'utilité des travaux, des besoins. C'est ça que je vous demande: Combien **passé-t-il** de véhicules par jour à cet endroit-là? Est-ce qu'on le sait?

M. Garon: On ne le sait pas, nous autres; ce n'est pas marqué.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la raison de l'intervention, c'est le fait que, pour respecter et améliorer notre environnement, on fait des travaux d'assainissement. Et pendant qu'on fait des travaux d'assainissement, on est obligé de briser la rue et de poser l'égout sanitaire. En même temps, on dit: On prend l'occasion de refaire la rue, de mettre un égout pluvial et de faire des choses.

M. Middlemiss: Les travaux concernaient le terrassement, la structure de chaussée et l'égout pluvial, la bordure de rue et le revêtement souple, la construction d'un pont et de petits ouvrages d'art, l'aménagement d'espaces verts, l'installation d'une conduite de refoulement dans le cadre du programme d'assainissement des eaux, incluant sa partie excavation, l'installation et la fourniture de la conduite, le remblayage, la structure de chaussée et le revêtement souple au-dessus de la conduite. C'est ça, l'envergure des travaux.

M. Garon: Sauf que...

M. Garon: Mais le pont a coûté combien, lui, par rapport à tout ça?

M. Middlemiss: C'est fort probable que la municipalité ne pouvait pas se le payer. C'est pour ça qu'on a le programme AIDA et des programmes d'assainissement des eaux; c'est pour faire notre part pour avoir un meilleur environnement.

M. Garon: Ce n'est pas ça, la question. C'est que vous avez dépensé l'équivalent de 1 000 000 \$ le kilomètre dans une paroisse. J'aimerais ça avoir la justification.

M. Middlemiss: On va vous faire parvenir le

M. Middlemiss: Oui. On l'a dit, Mme la Présidente, on va lui donner tous les détails, les coûts. Mais moi, le principe que je dis... Je dis qu'on a jugé à propos d'avoir un programme

d'assainissement des eaux pour améliorer notre environnement. Cette municipalité a un contrat, elle fait l'exécution de l'assainissement des eaux. Ça s'adonne à être sur, probablement, la seule route qui entre dans cette municipalité.

Une voix: C'est la seule.

M. Middlemiss: Oui, la seule route, qui est aussi une route provinciale. Donc, on dit: On signe un protocole d'entente avec cette municipalité-là. Je présume ou "j'assume" que la participation du gouvernement du Québec était dans le but d'aider cette municipalité-là à se doter de quelque chose...

M. Garon: Je n'ai pas de doute là-dessus.

M. Middlemiss: ...dont, peut-être, elle ne pourrait pas se doter si on n'était pas impliqué.

M. Garon: C'est parce que vous faites des choix et vous dites non à des endroits où il y a beaucoup de trafic, il y a des gens qui meurent, il y a des accidents d'automobiles. Le coroner Bouliane, moi, je suis à la veille de demander de faire une conférence de presse avec lui. Il y a des endroits où les gens meurent, il y a des accidents répétés, et le ministère n'a pas un cent, lui. Il y a des endroits où il ne passe quasiment pas de monde. Et tout à coup, on s'aperçoit qu'il y a de l'argent. C'est l'affectation des sommes; c'est ça, au fond. Et il y a les vies humaines, la sécurité. C'est pour ça que je vous demande, là-dedans: J'aimerais savoir combien il passe de véhicules par jour à cet endroit-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne veux pas commencer un débat. Notre intervention n'a rien à faire avec le nombre de véhicules par jour. La municipalité exécutait des travaux d'assainissement des eaux. Et dans l'exécution de ces travaux... Ça passait sur une route provinciale. Nous avons signé un protocole d'entente. C'est la seule route qu'il y a dans le coin. Nous avons signé un protocole d'entente parce qu'on veut protéger notre environnement, on veut assainir les eaux usées, on veut faire tout ça. Donc, un refus de la part du ministère des Transports aurait pu peut-être occasionner un refus de la part de la municipalité d'exécuter des travaux d'assainissement des eaux.

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: Pour aller dans le même sens que les questions du député de Lévis qui trouve un peu exagéré le ratio de 1 000 000 \$ par kilomètre, si vous dites que ça a été justifié par une

intervention au niveau de l'assainissement des eaux, on sait que lorsque les deux ministères interviennent lors d'une telle intervention, c'est qu'il y a une répartition des coûts. Il y a une répartition des coûts qui est imputable à l'assainissement des eaux comme tel, toute l'infrastructure, et il y a seulement la superstructure que, généralement, le ministre des Transports supporte. Alors, lorsque le député de Lévis pose des questions sur les coûts exorbitants, soit 1 000 000 \$ par kilomètre, est-ce que vous pourriez préciser, à ce moment-là, aller plus loin dans vos explications? Parce que, finalement, c'est plus que 1 000 000 \$ par kilomètre parce qu'on sait qu'il y a une partie des interventions qui a été assumée par le ministère de l'Environnement. Donc, si on considère que l'intervention du ministère des Transports était seulement sur la superstructure, c'est qu'à ce moment-là les coûts sont encore plus exorbitants qu'on ne le pensait. Alors, si vous pouviez apporter des précisions là-dessus.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est une opinion de dire que les coûts sont exorbitants. Ça, c'est une affaire d'opinion. On constate bien qu'ici ce n'est pas que 1,8 kilomètre de route; il y a un pont; il y a une structure qui est impliquée. Malheureusement, je n'ai pas la ventilation ici pour être capable de vous dire: Le pont a coûté tant, la route a coûté tant, l'égout pluvial a coûté tant, la conduite de refoulement a coûté tant. On va vous le donner, ça, et vous jugerez si c'était exorbitant ou non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 101, vérifié. J'appelle l'engagement 102.

M. Garon: L'engagement 102: Contribution accordée pour les travaux de réfection d'une partie des rues Lapiere et des Érables dans la municipalité de Saint-Émile village, comté de Chauveau, 1 900 000 \$. J'aimerais savoir pour quelle distance.

M. Middlemiss: C'est 2,56 kilomètres.

M. Garon: Donc, 2,5 kilomètres, 1 900 000 \$. Comment se fait-il que ça a coûté ce prix-là? Les rues Lapiere et des Érables, est-ce des rues municipales ou des rues qui dépendent du ministère des Transports? C'est quoi?

M. Middlemiss: Les 1 900 000 \$ incluent une participation de la municipalité de 474 826 \$.

M. Garon: Ça doit être à part; vous parlez de la contribution du ministère.

M. Middlemiss: Non, non. Le ministère... Les 1 900 000 \$, c'est le coût total.
(17 h 30)

M. Garon: Non. Total au ministère.

M. Middlemiss: Non, non. Je vous dis, Mme la Présidente...

M. Garon: Bien, regardez... Écoutez, c'est marqué.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Dans l'année budgétaire 1989-1990, 800 000 \$ et, l'autre année, 1 100 000 \$; c'est la contribution du ministère, ça.

M. Middlemiss: Je m'excuse, oui. C'est qu'il y a deux chiffres ici. On m'indique que dans les dépenses à date, qui sont de l'ordre de 1 899 000 \$, il y a 1 400 000 \$ qui sont de la part du MTQ et la contribution de la municipalité dans cette somme-là est de 474 000 \$. Donc, il y a d'autres montants à venir.

M. Garon: Les rues Lapierre et des Érables, qu'est-ce qu'elles ont de particulier? Est-ce qu'elles appartiennent à la municipalité ou au ministère?

M. Middlemiss: Elles sont entretenues par le ministère.

M. Garon: Elles appartiennent au ministère, sous la juridiction du ministère. Ce sont des routes numérotées ou bien...

M. Middlemiss: Ce sont des rues inter-régionales non numérotées et, une fois les travaux terminés, la responsabilité d'entretien relèvera de la municipalité.

M. Garon: Ces rues-là mènent de où à où, à Saint-Émile?

M. Middlemiss: La rue des Érables, entre la rue Du Parc et la limite ouest de la municipalité, sur une longueur de 1,6 kilomètre; la rue Lapierre, entre la rue des Érables et la rue Villeneuve, sur une longueur de 152 mètres.

M. Garon: Est-ce la rue principale de Saint-Émile?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: En quoi ont-elles un caractère interrégional?

M. Middlemiss: C'est intermunicipal.

M. Garon: Ah! Vous avez dit interrégional.

M. Middlemiss: Non, non, intermunicipal.

M. Garon: Bien oui, mais toutes les routes

sont intermunicipales. Il n'y a pas une route qui ne mène pas à une autre municipalité quelque part.

M. Middlemiss: Ah! Il y a des rangs...

M. Garon: Un rang, il débouche quelque part.

M. Middlemiss: ...et des rues internes.

M. Garon: Elles débouchent habituellement sur le rang de la municipalité voisine.

M. Middlemiss: Pas nécessairement.

M. Garon: À moins que ce soit un cul-de-sac.

M. Middlemiss: Il fait le tour.

M. Garon: Les rangs ne sont habituellement pas des culs-de-sac. Quelle est la base? Est-ce que vous intervenez pour faire des genres de travaux comme ça? C'est parce qu'ils avaient des travaux d'assainissement des eaux eux aussi?

Des voix: Oui.

M. Garon: Mais faites-vous ça partout, intervenir pour payer les travaux d'assainissement des eaux comme ça?

M. Middlemiss: Il semblerait qu'à date il y en a plusieurs; aujourd'hui, ça en fait deux ou trois. C'est une pratique qui est assez courante.

M. Garon: Dans le fond, le truc est bien simple. C'est de dire à la firme d'ingénieurs: Fais donc passer mon tuyau dans la rue principale pour que le ministère paie pour la refaire. Ça serait une bonne idée.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, des fois, s'il y a seulement une route qui passe dans la municipalité, c'est assez difficile de le faire passer à une autre place.

M. Garon: Pas à Saint-Émile; à Saint-Émile, il y a plusieurs rues.

M. Middlemiss: Non, non, je parle d'autres... Toutefois, on a eu une grande discussion; je ne voudrais pas revenir sur cette discussion-là, où on a indiqué que, maintenant, tout protocole d'entente, toute participation, on tente de les faire d'une façon équitable. Et si on juge...

M. Garon: Ah non! moi, ce n'est pas ça. Quand les gens vont m'en parler, ils vont demander à avoir le traitement de Sainte-Brigitte-de-Laval et de Saint-Émile. Si c'est accessible à certains, ça va être accessible à d'autres... Ou

encore demander le traitement de Saint-Gédéon, de Saint-Côme et Saint-Martin et...

Une voix:... de Montréal-Nord.

M. Garon:... ou bien le traitement de Montréal-Nord.

M. Middlemiss: Je ne veux pas répéter comme ce matin...

M. Garon: Non, non, c'est ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on a des cas de personnes qui ont été refusées dans des cas comme Saint-Gédéon et Saint-Martin, qu'on me les apporte.

M. Garon: On va vous en apporter, là.

M. Middlemiss: Qu'on me les apporte, ceux qui ont fait des demandes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour Saint-Emile?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102 est vérifié, l'engagement 103.

M. Garon: C'est avec quelle faculté, ça, à l'Université Laval? Ah! Vous avez marqué "les sciences". C'est correct. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 103 est vérifié. L'engagement 104.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 105.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 106.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 107.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 108.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 109.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont finis, à l'engagement 109?

M. Middlemiss: Oui, terminés le 30 octobre 1989.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des dépassements?

M. Middlemiss: Fini, pas de dépassement. Pas de supplément.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Terminé, pas de supplément.

M. Garon: Vous avez l'air heureux?

M. Middlemiss: Oui, très heureux.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 109 est vérifié. J'appelle 110.

M. Garon: Ah! 110.

La Présidente (Mme Bélanger):... m et 112.

M. Garon: 110..

La Présidente (Mme Bélanger): 110, 111 et 112 en même temps.

M. Garon: Beauce-Sud, programme spécial, 40 000 \$. Comment se fait-il qu'il y a eu 40 000 \$ cet automne? Combien y a-t-il eu de 40 000 \$ dans Beauce-Sud? On les voit un par un, là, mais ça fait sept, je pense.

M. Middlemiss: Ça fait sept; quatre, ce matin.

M. Garon: Oui. Trois, là.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pourtant, on n'a pas passé ce soir encore.

M. Middlemiss: Oui, mais est-ce que c'est les derniers ou est-ce qu'il y en a d'autres?

Une voix: Non.

M. Middlemiss: Il n'y en a pas.

M. Garon: Là, on voit les députés qui sont bons avec le ministre et ceux qui ne sont pas bons.

M. Middlemiss: Bien regardez, Mme la Présidente...

M. Garon: Il semble que Beauce-Sud et

Chauveau sont meilleurs.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je veux vous citer. Vous l'avez dit ce matin, lorsque, vous, vous avez appris que ça se faisait dans Beauce-Sud, vous avez approché quelques-unes de vos municipalités qui n'ont pas voulu participer.

M. Dufour: Pas nous autres, pas la commission. Vous avez gardé ça dans votre "gang".

M. Middlemiss: Non, non, je ne vous cite pas, vous autres, jamais. Je citais Mme la Présidente.

M. Garon: On vous l'a offert, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas le ministère qui me l'a offert, c'est qu'il y a des maires qui sont venus me voir en disant: Comment se fait-il que le député de Beauce-Sud, lui, il peut avoir de l'argent, en autant que la municipalité en met un peu, pour faire des travaux sur des routes municipales? Bien, j'ai dit: Écoutez, je ne sais pas; c'est peut-être une entente qu'il a prise avec le ministère.

M. Garon: Un projet-pilote.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous en avez, des routes comme ça à faire, où vous voulez participer? Je vais faire une demande au ministère pour avoir de l'aide. Ils m'ont dit non. Ils n'en avaient pas. Et ils n'avaient pas d'argent à y mettre.

M. Garon: Ça devait être un projet-pilote, pour la réforme Ryan. S'ils sont capables de payer 25 %, ils sont capables de payer 100 %. On voulait voir s'ils marcheraient et ils ont marché.

Une voix:...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Dufour: Ça, jamais.

M. Garon: On en aurait entendu parler. Non, non.

M. Camden: Il cherche, vous savez, les opportunités politiques de se faire valoir. Peut-être regagner le député de Lévis lors de la prochaine campagne électorale, qui sait. Je pense que c'est les aspirations du président, mais enfin.

Une voix: Est-ce qu'il y a un certain étonnement chez vous?

M. Garon: On est surpris de ça.

M. Camden: Mais je n'ai pas l'impression que ça constitue quelque risque que ce soit.

La Présidente (Mme Bélanger): De quoi parle-t-il, là?

M. Camden: Le député de Lévis feint de ne pas savoir mais il a fort bien compris.

M. Middlemiss: Je ne peux pas ajouter plus à ces trois projets qui se suivent que ce qu'on a dit ce matin. Et encore...

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 110, 111 et 112 sont vérifiés.

M. Garon: Un instant, là. Quelle était la contribution de la municipalité? Et deuxièmement, s'il y a eu une lettre d'offre ou un protocole d'entente, et à quelle date ont-ils été envoyés?

M. Middlemiss: C'est les trois, les engagements 110, 111 et 112?

M. Garon: Moi, je suis un peu surpris parce que...

M. Middlemiss: C'est en avril 1989 que la décision a été prise.

M. Garon: C'est avant le sommet, ça. Contrairement à ce qu'a dit le député de Lotbinière, le sommet a eu lieu après, en janvier 1990.

M. Middlemiss: L'engagement de novembre 1989.

M. Camden: C'était engagé, la procédure de préparation du sommet. Pour vous démontrer comment ça peut être rapide, les exécutions de projets.

M. Middlemiss: La contribution de la municipalité est de 20 %.

M. Garon: 20 %.

M. Middlemiss: Oui, le coût total était de 50 000 \$, 40 000 \$ du ministère des Transports et 10 000 \$ de contribution de la municipalité. Ça, c'est dans le cas du...

M. Garon: Quelle est la population... Dans l'amélioration du chemin du 9e rang et du chemin du 7e rang de la municipalité de cantons unis de Risborough et Partie de Marlow, dans le comté de Beauce-Sud?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas, malheureusement, fait un recensement et, réellement, je ne pense pas que ça fasse partie des réponses qu'on devrait donner. C'est qu'on a

indiqué qu'on a signé un protocole d'entente avec la municipalité concernée, pour un pourcentage de 80 %, sur un contrat global de 50 000 \$.

M. Garon: Non, c'est parce que, dans les autres comtés, les gens ont une enveloppe. Il y a une enveloppe de tant et les députés voient les municipalités et essaient d'attribuer le montant le mieux possible, mais le montant varie. On s'aperçoit que, dans d'autres comtés, ce n'est pas pareil. Alors, la plupart des députés ont une enveloppe qu'on leur annonce à chaque année, et puis, avec leurs municipalités, ils essaient d'affecter ça le mieux possible pour les travaux municipaux. Mais on se rend compte que, dans le comté de Beauce-Sud, les règles du jeu sont différentes. C'est tout simplement ça. Moi, je suis convaincu que les députés ministériels sont aussi surpris que nous autres, parce que tout le monde a droit à ça. Personne n'y a droit ou tout le monde y a droit.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que le député de Lévis indique... Il parle du programme 5.4. Ce n'est pas ça. On est en train d'intervenir sur le réseau du ministère des Transports. C'est le réseau du ministère des Transports sur lequel nous intervenons.

(17 h 45)

M. Garon: Et, deuxièmement, dans 111, quand on dit: "Le chemin du 1er rang et de la route du 1er rang au 3e rang dans la municipalité de canton de Gayhurst-Partie-Sud-Est, comté de Beauce-Sud", est-ce qu'on pourrait savoir la population qu'il y a dans ces rangs-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense qu'aller faire un recensement de la population qui existe là, c'est quelque chose qu'on n'a pas, nous autres, dans nos dossiers. Je ne pense pas qu'on va engager quelqu'un, dépenser de l'argent pour aller faire un recensement.

M. Garon: Non, non. Mais j'imagine que vous vous êtes posé la question aussi, combien il passe de véhicules par jour ou si ça...

M. Middlemiss: Non, non. Vous avez demandé combien il y avait de personnes...

M. Garon: C'est un ministère qui n'a pas d'argent, qui manque d'argent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne pense pas que c'est des routes sur lesquelles il y aurait besoin de faire présentement une étude de circulation. Je ne voudrais certainement pas m'embarquer à faire dépenser des sommes d'argent pour faire quelque chose que nous ne croyons pas nécessaire.

M. Garon: Ça adonne que c'est le même

montant qui serait nécessaire partout, dans tous les rangs.

M. Middlemiss: Oui, mais regardez, ça fait partie d'un protocole d'entente.

M. Garon: Sept municipalités qui avaient toutes besoin de 40 000 \$. L'analyse a été profonde et exhaustive. C'est à se demander si les fonctionnaires se promènent avec des barres dans le front et les épaules courbées d'avoir fait cette analyse profonde pour dire que ça prenait 40 000 \$ par municipalité - 20 % de contributions de la municipalité - juste avant les élections.

J'aimerais également savoir sur quelle base la contribution a été accordée pour l'amélioration du chemin du 12e rang, dans la municipalité de Saint-Robert-Bellarmin, comté de Beauce-Sud; encore là, la population du 12e rang et le nombre de véhicules qui y circulent par jour, dans les trois cas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas m'engager. Si on a les chiffres disponibles ou si on peut les trouver, oui. Mais je ne m'engage pas à aller faire un recensement ou une étude de circulation sur ces routes-là.

M. Garon: Non, non. Vous n'avez qu'à nous répondre que vous...

M. Middlemiss: Si je m'engage, Mme la Présidente, à donner des chiffres au député de Lévis et qu'on n'a pas ces chiffres-là, ça veut dire que je m'engage à aller faire un relevé dans le champ.

M. Garon: ...une réponse comme quoi vous n'avez pas le nombre, vous ne savez pas le nombre de personnes qui restent dans ce rang-là et vous ne savez pas le nombre des véhicules qui y circulent; vous donnez de l'argent pareil. Ça sera une réponse acceptable pour moi aussi.

M. Middlemiss: Ah bien! D'accord. Si vous voulez juste...

M. Garon: Alors, je saurai...

M. Middlemiss: ...avoir une réponse comme ça...

M. Garon: ...sur quelles bases vous affectez votre argent.

M. Middlemiss: Oui. C'est que ça fait partie d'un protocole d'entente...

M. Garon: Mais ce n'est pas vous.

M. Middlemiss: ...et, Mme la Présidente, je le répète encore: C'est facile de critiquer. Mais

je défie le député de Lévis de me présenter des cas de personnes qui ont fait la même demande et à qui on a refusé. C'est clair?

M. Dufour: Ça, Mme la Présidente, on ne met pas en doute ce que le ministre nous dit. Ce qu'on prétend, c'est que c'est un programme qui est inconnu. La plupart des municipalités sont habituées à travailler avec le ministère dans des programmes connus et normés. Quand c'est des protocoles, c'est que c'est des programmes connus, normés. Le programme des 20 %, on ne le connaît pas. Donc, si les municipalités ne le savent pas, vous pouvez me demander n'importe quoi, mais pour moi, si vous avez une discussion entre deux portes et que personne ne le sait autour, il y a juste ceux qui sont à l'intérieur qui le savent. Les autres ne le savent pas. Ça, je pense que ce n'est pas une excuse et ce n'est pas une bonne réponse, à mon point de vue.

Moi, je vous ai demandé ce matin: Êtes-vous prêt à nous donner... À nous confirmer que le programme des 20 % est un programme que vous acceptez, qui est basé sur quelque chose que vous dites ouvert à toutes les municipalités? Je vous passe un papier que vous allez manquer d'argent quelque part. Mais, asteur que le programme a bien servi les fins pour lesquelles on l'a mis sur pied, c'était pour Beauce-Sud. Point, à la ligne. Asteur que ces municipalités-là ont été pas trop mal servies, le programme n'existe plus. C'est clair qu'il n'existera pas pour cette année. Voyons! Ce n'est pas compliqué. Et, après ça, on aura servi tout le monde et là, après ça, la formule Ryan va s'appliquer; ce qui veut dire que les municipalités vont recevoir des cadeaux... Pas des cadeaux, elles vont avoir des problèmes et il n'y aura rien de réglé. Moi, je vous dis: Vous êtes pris avec une situation qui n'a pas été causée par vous; vous vivez avec. Moi, je la déplore.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que je peux vivre avec ça. Tout ce que je tente d'expliquer, c'est qu'on a signé des protocoles d'entente. Qu'on nous critique, une critique constructive, je suis prêt à accepter ça. Sauf que pour dire qu'il y a eu du favoritisme ou qu'il y a eu des privilèges pour le comté de Beauce-Sud, il faudrait qu'on m'indique, qu'on me démontre que d'autres personnes ont demandé la même chose et qu'on leur a refusé. S'il n'y a personne qui l'a demandé et qu'on n'a pas refusé, à ce moment-là, je me dis...

Une voix:...

M. Middlemiss: Ah bien! On verra.

M. Dufour: Les officiers du ministère, qui étaient au courant que ça, pouvaient... On a des municipalités qui insistent pour avoir des routes, des améliorations. On ne leur a jamais suggéré

de faire une proposition au ministère. Les municipalités ont toujours fonctionné dans des normes connues. Elles étaient écrites, ces normes-là. Là, elles ne sont pas écrites, celles-là. Et puis vous nous blâmez de dire qu'on aurait dû le savoir. On ne peut pas.

M. Middlemiss: Non, non, je n'ai pas dit que vous auriez dû le savoir. C'est que vous critiquez que, dans Beauce-Sud, il y a eu beaucoup de cas d'ententes à 20 % de la part des municipalités. Donc, si vous voulez critiquer ça et dire qu'il n'y a pas... Mais donnez-moi des cas où les personnes ont demandé, ou les municipalités ont demandé la même chose au ministère des Transports et qu'elles ont eu un refus. Je n'ai pas dit que c'était connu et puis tout ça. Et des protocoles d'entente, on en a à 80-20, on en a d'autres à 50-50, on en a eu d'autres à 100, on en a eu d'autres à 75-25; et on a été critiqué.

M. Garon: ...ouvert 100 %.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça. Et je vous dis que, d'un côté, le critique de l'Opposition nous dit de resserrer ça, de gérer ça mieux. On dit oui. On est en train de...

M. Garon: Je ne dis pas de ne pas le donner mais je dis de donner l'accessibilité à tout le monde. Je ne dis pas que c'est mauvais mais je dis que c'est mauvais de le donner rien qu'à des gens choisis. Alors, ce n'est pas accessible à tout le monde.

M. Middlemiss: C'est qu'on ne l'a pas refusé. On ne leur a pas refusé. Donnez-moi des cas où on l'a refusé.

M. Garon: Alors, c'est parfait. On va s'occuper d'en avoir, des cas. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des lettres d'offres dans chacun des protocoles d'entente, dans chacun de ces cas-là? Les trois cas additionnels.

M. Middlemiss: La demande a été faite ce matin.

M. Garon: O.K. Continuons.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 110, 111, 112, vérifiés?

M. Garon: Vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 113.

M. Garon: L'engagement 113. Comment se fait-il que le ministère paie pour le transport et l'élimination de six transformateurs contenant des huiles contaminées par des..., des BPC, ...polychlorés et ainsi de suite, dans la municipa-

lité de Saint-Constant? Alors pourquoi est-ce le ministère qui paie pour le chargement, le transport et l'élimination de six transformateurs? Et pour les transporter où, en vue de les éliminer où; les charger où, les transporter où, les éliminer où?

Une voix: Je voudrais faire remarquer que ce n'est pas dans mon comté.

M. Middlemiss: O. K. Premièrement, si...

Une voix: C'est dans le comté de Lazure. Denis Lazure.

M. Middlemiss: Ce sont des transformateurs qui appartenaient au ministère des Transports.

M. Garon: Qui appartenaient au ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: À qui, à quel endroit? Au bureau régional? C'était où?

M. Middlemiss: Non, mais l'inventaire des déchets dangereux contaminés au BPC, sous la responsabilité du ministère, effectué à l'automne 1969, a montré que 11 transformateurs hors d'usage contenant des huiles et 24 barils de 45 gallons de déchets solides et liquides étaient dispersés dans la grande région métropolitaine de Montréal.

M. Garon: De Montréal? C'est ça que vous avez dit? On va les envoyer à la campagne... Je n'ai pas compris ce qu'il a dit. Ils étaient où? Vous les avez amenés où?

M. Middlemiss: Alors, on a pris ces huiles contaminées de Saint-Constant, dans un endroit qui n'était pas clôturé ni sécuritaire et on les a transportées à Foster, un endroit où c'est clôturé et sécuritaire. Point, à la ligne.

M. Garon: Foster, c'est dans quel comté?

Une voix:... Huntingdon? District de Waterloo.

M. Middlemiss: District de Waterloo, peut-être...

M. Garon: Dans Shefford?

Une voix: Peut-être.

M. Middlemiss: Orford, Shefford, je ne le sais pas, là.

M. Garon: Fulford, Foster près de Waterloo?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est dans le comté de...

M. Middlemiss: De Saint-Constant, pour les mettre dans un endroit clôturé et sécuritaire. À Saint-Constant, ça ne l'était pas, dans un endroit sécuritaire et clôturé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 113 est vérifié?

M. Garon: Oui, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 114.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 116.

M. Garon: Aménagement paysager du belvédère. Bon, c'est sur le bord du lac Saint-Jean? C'est un belvédère situé où? Sur la route 169?

M. Middlemiss: L'engagement 116?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous êtes rendu à l'engagement 117, M. le député de Lévis?

M. Middlemiss: L'engagement 116? 117?

M. Garon: 117, oui. L'engagement 116, vérifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on me dit que c'était une halte routière que nous avons transformée en belvédère.

M. Garon: Coudon!

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Mais on n'est pas certain. On ne peut pas me dire que...

Une voix: Oui. C'est-à-dire qu'on a une belle vue sur le lac.

M. Garon: O. K. Vérifié

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on a vérifié l'engagement 118. Vérifié. Alors, nous avons fini l'année 1989. Les engagements financiers de décembre 1989 sont vérifiés. J'appelle

les engagements financiers de janvier 1990. Il y en a 58, en janvier.

M. Middlemiss: Pas à cette heure-là!

M. Garon: Oui, on va jusqu'à 18 h 30.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: On va jusqu'à 18 h 30.

M. Middlemiss: Puis après?

M. Garon: C'est jusqu'à 18 h 30 que ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais... L'engagement 109, on m'avait posé une question.

La Présidente (Mme Bélanger): En 1989? Décembre 1989?

M. Middlemiss: Décembre 1989, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Novembre, excusez! Excusez! Décembre.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Middlemiss: Décembre 1989, celui qu'on vient de terminer. À l'engagement 109, j'avais indiqué que les travaux étaient terminés. Oui, c'est vrai. On m'a posé la question s'il y avait des coûts, des suppléments à venir; j'avais dit non. Je dois dire oui, 153 000 \$, M. le député de... Mme la Présidente. À l'engagement 109, les travaux sont terminés et j'avais indiqué qu'il n'y avait pas de supplément; je corrige mon tir pour vous dire oui, il y a un supplément de l'ordre de 153 000 \$, à venir.

La Présidente (Mme Bélanger): À venir?

M. Middlemiss: Oui, à venir. D'accord?

Année 1990

Janvier

La Présidente (Mme Bélanger): C'est révéifié. Merci, M. le ministre. Alors, janvier 1990, l'engagement 1. Un dépassement de 30 000 \$.

M. Garon: Pour quelle raison?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre? La raison du dépassement de l'engagement 1?

M. Middlemiss: La principale raison, c'est que cette demande est due à une mise à jour importante des données de cette étude, à la suite d'une longue interruption de celle-ci. En conséquence, il s'avère nécessaire qu'un montant additionnel de 30 000 \$ soit autorisé.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui. Ah! C'est un mandat qui a été initié en 1981, Mme la Présidente, pour un montant de 200 000 \$. On y a ajouté un montant de 130 000 \$ en 1984 et ensuite, un montant de 133 500 \$ en 1986 et aujourd'hui, on y ajoute un montant de 30 000 \$ pour faire un total de 493 500 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Garon: Le coût initial était de combien?

M. Middlemiss: 200 000 \$, en 1981. C'était pour l'étude d'impact.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

(18 heures)

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

M. Garon: Vérifié. Qu'est-ce que c'est, ces usines-là? De quoi s'agit-il quand ils parlent de diverses usines?

M. Middlemiss: Comme vous le savez, il y a des usines d'asphalte un peu partout et donc, ça prend un genre de contrôle pour s'assurer de la qualité. C'est pour ces raisons-là.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Attendez un peu. L'engagement 3; ça concerne quoi, ici, le coût du contrat pour effectuer la surveillance avec résidence au chantier des travaux de construction d'un tunnel piétonnier? Est-ce que c'est à Kirkland, ça? Non.

M. Middlemiss: Pointe-Claire.

M. Garon: Est-ce pour desservir le golf?

M. Middlemiss: C'est dans le comté de Jacques-Cartier. Est-ce que le golf n'est pas plutôt dans Nelligan? Je ne le sais pas, là.

M. Garon: Mais le tunnel piétonnier, c'est pour servir à quels piétons? Quel genre de piétons?

M. Middlemiss: Oh! excusez-moi. On me dit que oui, c'est le golf.

M. Garon: Pour que les golfeurs puissent passer en dessous de l'autoroute?

M. Middlemiss: C'est qu'il y avait déjà un tunnel pour piétons qui existait et on a fait des travaux de reconstruction. Donc, c'était normal, en reconstruisant, qu'on le refasse, qu'on remette là ce qui était là. C'est ça.

M. Garon: Oui, mais là, écoutez, on est rien que dans la surveillance des travaux du golf puis on parle de dépassement pour atteindre le coût de surveillance du contrat, imaginez, de 272 000 \$, pour surveiller les travaux de réfection du tunnel pour permettre aux golfeurs de passer avec leur petite voiture en dessous de l'autoroute. Si on n'est pas dans le "chromé", là, on n'est sûrement pas dans la justice distributive selon les encyclopediques des papes pour dire qu'on en prend aux riches pour en donner aux pauvres. Là, je pense qu'on en prend aux pauvres pour en donner aux riches.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis part encore à l'épouvante avant de me laisser expliquer totalement ce qui est impliqué ici. Les principales raisons de cette demande sont les suivantes: de nombreux changements apportés au projet original, des problèmes de fondations ont été rencontrés au pont du CP, des travaux additionnels de terrassement ont duré environ quatre semaines de plus que prévu et l'étude d'une réclamation de l'entrepreneur. Et, en passant...

M. Garon: Les coûts vont coûter...

M. Middlemiss: ...le tunnel est utilisé aussi par les gens ordinaires.

M. Garon: Qui veulent visiter le golf.

M. Middlemiss: Non. Pour traverser la route 20. C'est un tunnel qui existait déjà.

M. Garon: Qui est l'entrepreneur des travaux?

M. Middlemiss: Qui est l'entrepreneur de l'exécution des travaux? Ménard ltée.

M. Garon: Ménard?

M. Middlemiss: Oui, les entreprises Ménard ltée.

M. Garon: Et les coûts totaux des travaux sont de combien? 2 500 000 \$?

M. Middlemiss: Le montant final des travaux, c'est 2 500 000 \$.

M. Garon: Les plans ont coûté combien? Là, on a le coût de la surveillance; sur 2 000 000 \$, c'est 272 000 \$; les travaux, 2 500 000 \$; puis les plans ont coûté combien, eux?

M. Middlemiss: Ça a été fait en régie.

M. Garon: Ah! là, ça a été fait en régie. Puis, vous les évaluez à combien les travaux en régie?

M. Middlemiss: On m'indique: de l'ordre de 125 000 \$, ce qui est à peu près 5 %.

M. Garon: Et puis, quel était le coût initial des travaux? Est-ce que 2 500 000 \$, c'est le coût final avec dépassement ou... Le coût initial était de combien, avant imprévus?

M. Middlemiss: C'était 1 900 000 \$...

M. Garon: 1 900 000 \$. Vous avez des imprévus de combien et des suppléments de combien?

M. Middlemiss: ...et la différence, c'est de l'ordre de 644 000 \$.

M. Garon: Le supplément et les imprévus.

M. Middlemiss: Oui, les variations des quantités et des choses de cette nature.

M. Garon: Qui a autorisé ces travaux-là?

M. Middlemiss: Les surveillants étaient Martineau, Vallée inc. Régimbald.

M. Garon: Donc, qui a autorisé? Je ne parle pas des travaux au point de départ.

M. Middlemiss: L'autorisation? Le sous-ministre adjoint, M. Théodore Jiona.

M. Garon: Bien, ce n'est pas lui qui a donné le O.K.

M. Middlemiss: Bien non! Vous avez demandé l'autorisation. J'essayais de vous donner, moi, la chaîne des recommandations.

M. Garon: Non, non. Je veux dire: Qui a autorisé qu'on fasse ces travaux-là?

M. Middlemiss: Bien...

M. Garon: En quelle année?

M. Middlemiss: Le contrat a été signé en 1988.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des frais modérateurs qui ont été imposés à la municipalité?

M. Middlemiss: Ce n'est pas un protocole d'entente, ça. Ça, ce sont des travaux qui ont été exécutés par le ministère des Transports.

M. Garon: La municipalité n'a rien payé.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous n'avez pas jugé bon de...

M. Middlemiss: Non. Ça fait partie du réseau routier. C'est l'autoroute 20, ça.

M. Garon: Je comprends. Non mais là, ce n'est pas l'autoroute 20; ce sont les petites voitures de golf qui passent en dessous de l'autoroute 20. Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, pour l'engagement 3?

M. Garon: Est-ce qu'on peut... Qui a autorisé les dépassements, localement?

M. Middlemiss: C'est la chaîne des recommandations que vous voulez?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: J'avais commencé à vous la donner et vous m'avez demandé l'autorisation.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Martineau, Vallée, Régimbald, ça, c'est le surveillant. Le superviseur, c'est Guy Hamel; l'adjoint régional, Jacques Alepin et le directeur, Robert Schiettekatte.

M. Garon: L'équipe habituelle. Ça marche.

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

M. Garon: L'engagement 4 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4 est vérifié. L'engagement 5?

Une voix: L'engagement 5 est annulé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 5 est annulé. L'engagement 6?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une contribution de la municipalité, là, ou si ça a été payé à 100 %? Parce qu'on voit que les travaux ont été faits par la municipalité de la ville de Beauré.

M. Middlemiss: Oui, c'était une...

M. Garon: Ce n'était pas sur la route qui mène...

M. Middlemiss: ...entente à trois.

M. Garon: ...dans Charlevoix, là. C'est la route, ça, qui mène au Parc du Mont-Sainte-Anne.

M. Middlemiss: Oui, c'est la route 360. C'était une entente tripartite.

M. Garon: À quel endroit?

M. Middlemiss: La municipalité a contribué pour 45 000 \$, la SEPAQ, 250 000 \$ et le MTQ, 950 000 \$.

M. Garon: Comment?

M. Middlemiss: 950 000 \$.

M. Garon: Ce n'est pas le montant total, 750 000 \$. C'est marqué 750 000 \$, ici. Il y a un supplément, là.

M. Middlemiss: Oui, c'est que le montant initial du protocole était de 750 000 \$.

M. Garon: Et c'est pour des travaux à quel endroit, qui ont été faits quand?

M. Middlemiss: On m'indique que les travaux viennent de se terminer sur la route 360. Ça n'est pas tout à fait...

M. Garon: Et les travaux avaient pour objet de faire quoi? Est-ce en face du Parc du Mont-Sainte-Anne?

M. Middlemiss: Ce sont les entrées du Parc du Mont-Sainte-Anne, et c'est terminé.

M. Garon: Est-ce qu'on va avoir un petit peu d'argent pour aider aux entrées des centres de ski de la rive sud? Parce que, quand il s'agit des centres de ski de Stoneham ou du Parc du Mont-Sainte-Anne, apparemment, il n'y a pas de limites à l'argent. Mais, quand on arrive sur la rive sud, dans Montmagny, dans Bellechasse ou dans Frontenac, apparemment, l'argent est plus serré.

Une voix: Parce qu'on met du sel sur les bretelles.

M. Garon: Ah! Il n'y a pas de sel sur les bretelles à Lévis.

Une voix: Il y en a déjà eu.

M. Garon: Non, non. Il n'y a pas eu une bretelle de plus **qui ait** été faite depuis 15 ans. Alors, vérifié. Est-ce que je pourrais avoir copie du protocole d'entente qui a été fait?

M. Middlemiss: On en prend note.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7 est vérifié sous réserve. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: On va avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9.

M. Middlemiss: Excusez. Ça, c'est l'engagement 7 que vous avez demandé?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, les engagements 7 et 8 sont vérifiés.

M. Middlemiss: Oui, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Le protocole d'entente des deux. L'engagement 9.

M. Garon: L'engagement 9. 600 000 \$ pour la municipalité de Saint-Basile-Sud village, c'est pour quelle distance?

M. Middlemiss: Ah! O.K.

M. Garon: S'agit-il de chemins municipaux ou de chemins sous la juridiction du ministère?

M. Middlemiss: Ce sont des chemins entretenus par le ministère. Le chemin de la Station, les rues Saint-Georges et Sainte-Angélique et le boulevard du Centenaire sont entretenus par le ministère et ces routes totalisent une longueur de 2737 mètres, soit 2,735 kilomètres.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie? Lettre d'offre et protocole d'entente, si

les deux ont eu lieu.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, vous parlez de l'engagement 8 ou de l'engagement 9?

M. Middlemiss: De l'engagement 8.

M. Garon: De l'engagement 8.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était fait, ça.

M. Garon: Non, ce n'était pas fait. On était là.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'était fait.

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la deuxième fois que vous demandez le protocole d'entente.

M. Garon: Le ministre a dû venir... C'est parce qu'il n'avait pas répondu, je suppose. Ou je n'ai pas entendu sa réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas. Les engagements 7 et 8 sont vérifiés.

M. Garon: Je n'ai pas encore entendu la réponse. Oui?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il a dit oui.

M. Middlemiss: Moi ça? O.K. Oui. Le protocole d'entente.

M. Garon: L'engagement 8. Même question.

M. Middlemiss: Il y a un protocole d'entente. Oui.

M. Garon: Quelle distance, les travaux de Lac-aux-Sables paroisse, 650 000 \$, dans Port-neuf?

M. Middlemiss: 1500 mètres, 1,5 kilomètre.

M. Garon: Pourquoi trouvait-on important de mettre 650 000 \$ là?

M. Middlemiss: On dit qu'attendu que la rue Principale et la rue Sainte-Marie sont entretenues par le ministère...

M. Garon: Quel est le trafic à ces deux endroits-là? Quel est le trafic à Lac-aux-Sables, sur la rue Simard?

M. Middlemiss: Si c'est disponible, Mme la

Présidente, on pourra le transmettre.

M. Garon: Parce que là, il est question de 650 000 \$...

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: ...tu sais, c'est...

M. Middlemiss: Non, non, je n'ai pas...

M. Garon: Tantôt, à 40 000 \$, vous disiez...

M. Middlemiss: ...fait de commentaires sur le montant. Mme la Présidente, j'indique que je ne suis pas prêt à donner des mandats de faire des recensements ou des études de circulation pour répondre aux questions du député de Lévis. Si on l'a en filière, on va le lui transmettre.
(18 h 15)

M. Garon: Mais j'aimerais savoir les raisons qui ont justifié votre intervention pour 650 000 \$. Je ne dis pas qu'elles sont mauvaises. Je ne les connais pas. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: L'engagement 10: Des dépassements ici, dans Dorval, de 68 000 \$ pour porter les travaux à 285 000 \$. De quoi s'agit-il? Est-ce que c'est la surveillance des travaux?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont terminés?

M. Middlemiss: Oui, les travaux sont terminés.

M. Garon: Puis, est-ce qu'il y a des dépassements dans les travaux?

M. Middlemiss: On m'indique un supplément de 25 000 \$ sur une somme de 750 000 \$.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10 est vérifié. J'appelle l'engagement 11.

M. Garon: L'engagement 11: Les travaux ont coûté combien, à Paspébiac-Ouest et Paspébiac, dans Bonaventure, pour lesquels vous demandez, pour... Ça fait partie d'un ensemble, je pense ça, ici? C'est une partie des travaux seulement?

M. Middlemiss: La question est: Combien la municipalité de Paspébiac a payé dans...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non?

M. Garon: Les coûts totaux du contrat; est-ce que c'est un contrat en soi? Est-ce qu'il est allé en soumissions publiques, ce contrat-là?

M. Middlemiss: Non, non, c'est un contrat négocié, comme les autres.

M. Garon: Oui, parce qu'à 548 000 \$, ça veut dire qu'il y a un dépassement de 49 000 \$ puisqu'il a été négocié à 499 000 \$. À 500 000 \$, ça allait en soumissions publiques. Alors, on le négocie à 499 000 \$ puis, après ça, on arrive avec des coûts supplémentaires de 49 000 \$. Je pense que les 6000 \$...

M. Middlemiss: Le montant du contrat était de 468 000 \$ plus imprévu et variation de 30 000 \$, c'est ça. Donc, ce n'était pas 499 000 \$. C'était avec les 10 % d'imprévu.

M. Garon: Bien oui, mais dans les soumissions, c'est ça. Ça devait arriver juste en bas de 500 000 \$ pendant les soumissions. C'est facile, dans ces cas-là. Moi, je pense que quand un contrat ne va pas en soumissions, il ne devrait y avoir aucun dépassement des 500 000 \$. Ça devrait être fini; le maximum; terminé. Parce que là, c'est trop facile de demander l'imprévu, après ça, alors qu'il n'y a pas eu de soumissions.

M. Middlemiss: Bien, regardez, c'est que...

M. Garon: Qu'est-ce que c'était, les imprévus, dans ce cas-là? Et le dépassement?

M. Middlemiss: ...s'il y avait une variation dans les quantités, pour un montant de 34 900 \$.

M. Garon: Est-ce qu'on a ajouté des travaux?

M. Middlemiss: Oui, des travaux non prévus... Est-ce qu'on peut le dire, c'est prêt, là... De l'ordre de 17 687 \$, et conciliation de bitume...

M. Garon: Bien, ça, c'est sur la couche d'usure, là, hein? Je ne vois pas de travaux non prévus dans une couche d'usure.

M. Middlemiss: Parce qu'il y a eu des changements...

M. Garon: Le coût des travaux, il n'a pas fait l'objet de la fabrication et de la pose d'une couche de base d'enrobé bitumineux. Est-ce que vous en avez fait plus long que prévu ou vous avez fait la quantité prévue? En quoi peut-il y avoir des travaux plus grands? Je ne comprends pas.

M. Middlemiss: C'est l'augmentation des surfaces, des raccordements et des intersections qui justifie un supplément de 250 tonnes d'enrobé bitumineux, soit 2,2 %; il y a la quantité résiduelle qui est très faible et provient d'un écart dans les taux de pose et les quantités utilisées pour raccorder les extrémités du contrat au pavage existant.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ça, c'est pour 11 000 \$...

M. Garon: Ce n'est pas très correct, ça. Ça, ce n'est vraiment pas correct. On ajoute des quantités, après ça, pour allonger les morceaux qu'on va mettre, pour faire des quantités plus fortes, alors qu'on n'est pas allé en soumissions et qu'on était collé sur 500 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas. De dire que ce n'est pas correct, que c'est des travaux qui n'étaient pas inclus...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et si on demande à quelqu'un de faire plus que ce qu'on avait prévu, il me semble que c'est normal...

M. Garon: C'était facile à prévoir, entre vous et moi, là.

M. Middlemiss: Moi, je ne veux imputer à personne et dire qu'on a donné un contrat un peu en bas pour ne pas aller en soumissions publiques.

M. Garon: Qui a signé ça? Qui a signé les quantités nécessaires, au ministère? Qui était le fonctionnaire, la chaîne de responsabilité de ceux qui ont signé ça.

M. Middlemiss: On m'indique que pour les quantités, c'est le directeur de la région et, deuxièmement, dans cette région-là, même si on voulait aller en soumissions, il n'y a pas de concurrent.

M. Garon: En haut de 500 000 \$; c'est automatique; les gens d'ailleurs peuvent y aller.

M. Middlemiss: Mais il n'y a pas de concurrent dans le coin. Est-ce que quelqu'un irait pour ces sommes-là, c'est ça?

M. Garon: Il y en a d'autres qui peuvent y aller.

M. Middlemiss: Ça veut dire que quelqu'un serait obligé de déménager une usine portative dans le coin et de soumissionner et, à ce moment-là, est-ce qu'on croit qu'on pourrait avoir

un meilleur prix? Donc, ça s'appliquerait un peu partout.

M. Garon: Ça ne serait **peut-être** pas mauvais.

M. Middlemiss: C'est que, dans les régions de Québec et de Montréal, c'est pas mal plus facile qu'en régions. En régions, des fois, on est chanceux d'avoir des usines.

M. Garon: Oui, mais peu importe. (Il n'y a pas d'exception à la règle. C'est qu'au-dessus de 500 000 \$, il y a des soumissions. Ça n'est pas l'affaire qu'on évalue s'il devrait y en avoir ou pas. Si on ne veut pas qu'il y en ait, qu'on fasse un règlement différent. Mais là, le règlement dit: **Au-dessus** de 500 000 \$, soumissions. Il n'y a pas d'exception. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 11 est vérifié. J'appelle l'engagement 12.

M. Garon: Encore là, ici, il y a un dépassement de 153 000 \$ dans Mont-Royal, pour porter le contrat à 1 125 000 \$. Il y avait déjà des imprévus de 10 %. Donc, ça veut dire des dépassements de 25 %. Et qui a autorisé ces dépassements-là?

M. Middlemiss: On a parlé tout à l'heure des gens qui faisaient la surveillance de ce projet-là, dans Mont-Royal, il n'y a pas tellement longtemps.

M. Garon: Pouvez-vous le répéter, parce que je ne me rappelle pas.

M. Middlemiss: Bien oui! Non, tout à l'heure, c'étaient les gens qui faisaient la surveillance. Là, maintenant, c'est Consad inc.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: La Société d'experts conseils Pellemon inc.

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: M. Guy Hamel, ingénieur coordonnateur, et M. Jacques Alepin, M. Robert Schiettekatte, et M. Ted Jiona.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12 est vérifié. J'appelle l'engagement 13.

M. Garon: Bon, dans Charlevoix.

M. Middlemiss: On m'indique qu'il y a des bonnes nouvelles. Dans tout ça, on se sert seulement de 60 000 \$. Donc, il va y avoir...

M. Garon: Sur les 153 000 \$?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: Ça vous fait sourire un peu.

M. Garon: C'est vous qui souriez. Alors, à l'engagement 15, 3 000 000 \$ dans Charlevoix, à Clermont.

M. Middlemiss: L'engagement 15?

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

M. Garon: L'engagement 13, pardon. Dans la municipalité de Rivière-Malbaie. C'est à quel endroit?

M. Middlemiss: Ça, c'est un protocole d'entente.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est la route 138, dans le village. Voulez-vous savoir à quelle intersection? Y a-t-il une intersection ou quelque chose qu'on pourrait...

M. Garon: C'est entre quelle place et quelle place?

M. Middlemiss: C'est le tronçon 08, section 070.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Comprise entre les limites ouest et sud-est de la municipalité, sur une longueur de 2,35 kilomètres.

M. Garon: Mais entre quel endroit et quel endroit? Je comprends, mais à quel endroit, à Rivière-Malbaie, là.

M. Middlemiss: Comprise entre les limites ouest et sud-est.

M. Garon: Quelles sont les municipalités de chaque bord de Rivière-Malbaie?

M. Middlemiss: À partir du pont Leclerc, en montant dans la côte.

M. Garon: Du côté nord de la rivière?

M. Middlemiss: Oui, du côté nord de la rivière.

M. Garon: Après avoir passé le pont de la Malbaie, là...

M. Middlemiss: Oui, pour aller à Cap-à-l'Aigle et dans ce coin-là. Non, c'est de l'autre côté.

M. Garon: Ce n'est pas dans Clermont?

M. Middlemiss: Si c'est dans Clermont, c'est de l'autre côté du pont.

M. Garon: Oui, bien je comprends, mais c'est à quel endroit?

M. Middlemiss: Non là, on m'indique que c'est dans...

M. Garon: Est-ce que c'est du côté nord ou du côté sud de la rivière?

M. Middlemiss: Attendez.

M. Garon: Je connais bien le coin et j'essaie de visualiser à quel endroit, là? 3 000 000 \$, c'est pour voir l'opportunité de l'affaire. Il y a beaucoup de travaux nécessaires dans Charlevoix.

M. Middlemiss: Non, c'est la municipalité de Rivière-Malbaie. La corporation municipale de la Rivière-Malbaie.

M. Garon: Entre Clermont et le pont?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Du côté sud.

M. Middlemiss: C'est ça, oui. On vient, Mme la Présidente, de réussir un consensus.

M. Garon: Dans le bout du garage?

Une voix: Quel garage?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais est-ce que c'est juste avant d'arriver au pont, la partie avant d'arriver au pont, 2,5 kilomètres avant d'arriver au pont?

M. Middlemiss: Oui, c'est la partie avant d'arriver au pont. Mais je pense qu'il y a un petit bout sur lequel on n'a pas fait d'intervention. C'est de valeur que le député de Charlevoix ne soit pas ici mais il me semble qu'il y a un bout...

M. Garon: Mais qu'est-ce que vous avez fait au juste? Vous avez élargi? C'est très...

M. Middlemiss: Oui, il y a eu élargissement de la route...

M. Garon: En faisant quoi? En remplissant

dans le fleuve ou bien en creusant en montagne?

M. Middlemiss: Dans le fleuve?

M. Garon: Dans la rivière?

M. Middlemiss: C'est Clermont, c'est de l'autre côté. Non, on n'a pas empiété sur la rivière. On a peut-être...

M. Garon: Vous avez dû élargir un peu.

M. Middlemiss: On n'a pas touché la rivière, on a peut-être... bien on est allé du côté sud un peu...

M. Garon: Vous avez fait quoi, au juste, pour 3 000 000 \$?

La Présidente (Mme Bélanger): On a démnagé la montagne.

M. Garon: Vous avez fait quoi pour 3 000 000 \$?

M. Middlemiss: La construction d'une route à quatre voies de circulation qui comprend...

M. Garon: Quatre voies?

M. Middlemiss: Oui, ça a été élargi à quatre voies. Et c'est pour ça qu'ils ne sont pas encore rendus au pont. Je suis convaincu qu'il y a un autre tronçon à faire avant d'arriver au pont.

M. Garon: Quel est le trafic qui passe sur cette route-là?

M. Middlemiss: C'est la route 138, c'est la seule route...

M. Garon: Non, mais c'est le trafic...

M. Middlemiss: C'est la seule route qui va dans le coin, là-bas.

M. Garon: Non, mais c'est pour voir...

M. Middlemiss: On l'a, O. K., on va vous le donner. En passant, pendant que j'attends cette réponse-là, ce matin, on nous demandait pour Rimouski, et les véhicules-jour, en moyenne-année, c'est 14 200; et en été, c'est 17 000. Au Bic, les véhicules-jour, en moyenne-année, c'est 8800; en été, c'est 11 300. Et à Clermont, c'est 8150.

M. Garon: Comme ça, vous n'aurez pas de misère à dire oui à Pintendre pour élargir à quatre voies, quand il passe plus de 15 000 véhicules par jour.

M. Middlemiss: 9500, l'été.

M. Garon: Comme ça, vous n'aurez pas de difficulté à embarquer dans la programmation de l'élargissement à quatre voies à Pintendre, étant donné qu'il passe plus de 15 000 véhicules par jour.

M. Middlemiss: M. le député, je ne suis pas ici pour négocier, et on soumettra le projet...

M. Garon: Non, mais je regarde vos barèmes.

M. Middlemiss:... et on décidera.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on a la réponse du nombre de véhicules, là, dans Charlevoix.

M. Garon: Oui, 8000.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! O. K.

M. Garon: L'engagement 14. Les travaux avaient été faits par la municipalité, dans Charlevoix? La Rivière-Malbaie?

M. Middlemiss: A l'engagement 14?

M. Garon: À l'engagement 13.

M. Middlemiss: 13. L'entreprise G. N. P.

M. Garon: Non, non, mais est-ce que c'était... Le contrat était fait avec le ministère ou avec la municipalité? Parce que, ici, on marque: bénéficiaire, la municipalité de Rivière-Malbaie. Mais est-ce que c'est elle qui était le maître d'oeuvre ou si c'était le ministère?

M. Middlemiss: Le maître d'oeuvre était la municipalité de Rivière-Malbaie.

M. Garon: Comment se fait-il que, sur des routes provinciales comme ça, on fait faire les travaux par les municipalités? Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres?

M. Middlemiss: Parce que la municipalité intervenait pour l'aqueduc et l'égout sanitaire et on a jugé à propos de le faire en même temps.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 13 est vérifié. L'engagement 14?

M. Garon: L'engagement 14, même question.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

Charlesbourg, le maître d'oeuvre?

M. Garon: La route 369, c'est où, ça, à Charlesbourg? C'est la route qui mène de quel endroit à quel endroit?

M. Middlemiss: Désigne la 80e rue Est, à la limite est de la ville, soit sur une longueur de 650 mètres.

M. Garon: Mais pour faire quoi?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Pour faire quoi, là?

M. Middlemiss: Concerne les travaux suivants: terrassement, structure de chaussée, égout pluvial, bordure de rue, revêtement souple et éclairage de la route décrite à l'article 1, installation d'un système d'aqueduc et d'égout sanitaire.

M. Garon: Quel pourcentage des coûts avez-vous payé là-dedans?

Une voix: 80-20.

M. Garon: 80-20?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Comme dans Beauce-Sud.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, sur cette réponse, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 32)

(Reprise à 20 h 2)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre la vérification des engagements financiers relevant du ministre délégué aux Transports, secteur voirie, pour les mois de novembre 1989 à décembre 1990. Lors de la suspension de nos travaux, nous en étions à l'engagement de janvier 1990, l'engagement 14.

M. Garon: Alors, c'est à l'engagement 14. Il s'agit ici d'une subvention à la ville de Charlesbourg pour faire des travaux, vous m'avez dit, si ma mémoire est bonne, sur 2,5 ou 3 kilomètres. Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir une copie du protocole d'entente de la proposition qui a été faite à Charlesbourg? Est-ce que les travaux sont terminés? Et s'il y a eu des dépassements?

M. Middlemiss: Bonjour, ça va? Oui, oui. C'est 650 mètres.

M. Garon: Pardon? 650 mètres, ah oui!

M. Middlemiss: Est-ce que les travaux sont terminés?

M. Garon: Parce que 1 175 000 \$ pour 650 mètres, ça veut dire quasiment 2 000 000 \$ le kilomètre. Payez-vous seulement pour la réfection de la route ou pour autre chose?

M. Middlemiss: L'installation d'un système d'aqueduc et d'égout sanitaire.

M. Garon: Payez-vous pour ça?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Payez-vous pour ça? Égout pluvial, je comprends, mais aqueduc et égout sanitaire, habituellement, le ministère des Transports ne paie pas pour ça. Dans ce cas-là, payez-vous?

M. Middlemiss: Pour ces travaux-là, c'est le ministère des Transports qui s'engage. Cette entente concerne les travaux suivants: le terrassement, la structure de chaussée, égout pluvial, bordure de rue, revêtement souple et éclairage de la route décrite à l'article 1; b) l'installation d'un système d'aqueduc et d'égout sanitaire, ledit système utilisant en partie la tranchée commune avec l'égout pluvial du projet de réfection de la route.

M. Garon: Ça veut dire que vous payez pour l'aqueduc et l'égout sanitaire dans le cas ici.

M. Middlemiss: Oui. Les travaux ne sont pas complétés. L'égout pluvial...

M. Garon: L'égout pluvial, c'est normal, ça. Vous avez dit: égout, aqueduc et égout sanitaire, tantôt. Dans la deuxième...

M. Middlemiss: Oui. Terrassement, chaussée et ensuite, b), l'installation d'un système d'aqueduc et d'égout sanitaire, ledit système utilisant en partie la tranchée commune avec l'égout pluvial du projet de réfection de la route.

C'est qu'on paie pour la partie 2a qui était: terrassement, structure de chaussée, égout pluvial, bordure de rue, revêtement souple et éclairage de la route décrite à l'article 1. C'est cette partie-là.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Et des addenda, s'il y en a eu? Des avenants?

M. Middlemiss: Non. Il n'y a pas eu d'avenant.

M. Garon: Non, non, mais des fois, il y a des changements au protocole. S'il y en a eu.

M. Middlemiss: Non, il n'y en a pas eu. Non, c'est final.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 14 est vérifié. J'appelle l'engagement 15.

M. Garon: L'engagement 15, c'est encore la même question: Est-ce qu'il y a eu contribution de la ville ou si... Est-ce que, dans Charlesbourg, c'était payé à 100 %?

M. Middlemiss: 80-20.

M. Garon: 80-20, vous avez dit. Et dans la ville de Québec?

M. Middlemiss: Québec, c'est 100 % le ministère des Transports.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: 100 % le ministère des Transports, à Québec.

M. Garon: Et quand c'est dans d'autres municipalités, pour leur parc industriel, payez-vous à 100 %?

M. Middlemiss: Dans ce cas-là, c'est 100 %. Dans l'avenir, ça seront des choses qui seront discutées. On tentera d'établir une politique selon l'équité.

M. Garon: Bien, l'équité, il n'y en a pas partout. Je regarde ça, là...

M. Middlemiss: Non, non, mais j'ai dit: On va tenter, Mme la Présidente, d'établir une formule qui prendra en ligne de compte l'équité.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Alors là, ici, vous avez payé à 100 %.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pour quelle sorte de travaux?

M. Middlemiss: La structure de la chaussée, égout pluvial, bordure de rue et revêtement souple pour une chaussée à caractère urbain d'une largeur de 13 mètres, pour la route décrite à l'article 1. L'installation d'un passage à niveau avec feux et barrière, construction d'un pont au-dessus de la rivière Lorette, construction d'un trottoir et éclairage routier.

O. K. Cette entente porte sur les travaux suivants, et je pourrais vous indiquer lesquels sont exclus: d) construction, trottoirs et éclairage; e) installation sous la route des systèmes d'égout sanitaire et d'aqueduc et leur raccordement aux conduites existantes, construction dans la route de conduits souterrains et de puits d'accès pour les réseaux téléphoniques Bell Canada, de câbles et de distribution électrique d'Hydro-Québec, réaménagement géométrique de l'intersection du boulevard Hamel avec la route. Donc d, e et f sont exclus. C'est payé par la ville.

M. Garon: Alors, vous allez nous faire parvenir photocopie du protocole d'entente.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Vous allez nous faire parvenir une copie du protocole...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 15 est vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Sous réserve. J'appelle l'engagement 16.

M. Garon: C'est une contribution à quel pourcentage, ici, avec Rouyn-Noranda pour une étude de la circulation sur la route 117?

M. Middlemiss: 83, 8 % pour le ministère des Transports, la municipalité 16, 2 %.

M. Garon: C'est une route qui est sous juridiction du gouvernement du Québec qui passe dans Rouyn-Noranda?

M. Middlemiss: Oui. L'étude de la route 117 qui est la seule grande route dans le coin.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Merci. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 16 est vérifié. J'appelle l'engagement 17.

M. Garon: Quel est le trafic qui passe dans cette route-là, à l'engagement 17, sur le chemin Royal, chaussée à quatre voies du boulevard Sainte-Anne jusqu'au chemin Royal incluant tous les raccordements aux chemins existants? Alors, je voudrais savoir la longueur du projet de 4 000 000 \$, le nombre de véhicules qui passent là par jour et en moyenne par année et la contribution du ministère par rapport aux travaux d'ensemble qui sont de combien?

M. Middlemiss: .3, .3, ça fait .6, 1 kilomètre, 1.2, 1.4 plus 3, 1.7. 2.2 total.

M. Garon: 2.2.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: 2 000 000 \$ le kilomètre.

M. Middlemiss: Maintenant, est-ce qu'on a le nombre de véhicules ou s'il y a quelque chose de disponible?

Une voix: On va le trouver, on ne l'a pas ici.

M. Middlemiss: On ne l'a pas ici. On vous le fera parvenir.

M. Garon: Quoi?

M. Middlemiss: Le nombre de véhicules par jour.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Les travaux se rapportent à la construction et à la réfection des routes décrites à l'article 1 et comprennent les travaux de terrassement, de structure de chaussée, d'égout pluvial, de bordure de rue et de revêtement souple. Construction de pont et éclairage, déplacement et reconstitution de parties des services municipaux existants nécessités par la construction des routes.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Engagement 18, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18 est vérifié. J'appelle l'engagement 19.

M. Middlemiss: Engagement 18, vérifié?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Engagement 19.

M. Garon: Engagement 19...

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Les subventions sont dans quelle proportion, ici, des travaux à Laval pour les chemins de desserte adjacents à l'autoroute 13?

M. Middlemiss: 100 % par le ministère des Transports.

M. Garon: Les chemins de desserte, vous payez à 100 %, à Laval?

M. Middlemiss: Le protocole d'entente présent est de 100 %. Ce sont les voies de service.

M. Garon: Voies de service.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce que ça s'applique partout?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Est-ce que c'est de même partout? On est en demande, à Lévis, est-ce qu'on peut compter sur 100 % également?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné plus tôt aujourd'hui, on n'est pas ici pour négocier.

M. Garon: Non, non, mais est-ce une règle du ministère ou bien si c'est n'importe quoi? Parce que là, on s'aperçoit qu'il n'y en a pas de politique au ministère.

M. Middlemiss: Non, non. C'est que, Mme la Présidente...

M. Garon: Je suis à la veille de demander une enquête publique sur ce ministère-là, moi.

M. Middlemiss: ...on me pose la question, à savoir: Est-ce que la règle est partout pareille? Je suis très prêt à répondre, mais lorsqu'on ajoute: Est-ce qu'on pourrait faire la même chose dans le comté de Lévis? ça me donne l'impression que le député voudrait négocier.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Non? D'accord.

M. Garon: C'est que je veux savoir si... Moi, je suis à la veille de demander une enquête publique sur le ministère des Transports. Je vais vous dire une chose, il n'y a pas l'air à y avoir

aucune norme. Ça a l'air, comprenez-vous, comme dans le temps du Far West, le "gun" sur la table, je suppose. Il n'y a rien à comprendre comment ça marche. Je vais vous le dire bien franchement, j'essaie de comprendre, j'essaie de demander aux gens qui m'entourent s'il comprennent puis personne à l'air à comprendre, puis je vois que les députés ministériels n'ont pas l'air à comprendre plus eux autres non plus. Alors, c'est quoi les règles? Il n'y a pas l'air à en avoir. Au plus fort la poche.

M. Middlemiss: Pour les voies de service, Mme la Présidente, de façon normale, c'est toujours 100 %.

M. Garon: Les voies de service, vous voulez dire les chemins de desserte?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est 100 %.

M. Middlemiss: Le long des autoroutes, oui, de façon normale.

M. Garon: Alors, c'est disponible pour tout le monde à 100 %.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K. C'est la règle à 100 %, c'est ça que je veux savoir.

M. Middlemiss: Oui. Toutefois, je dois indiquer, Mme la Présidente, que depuis ce matin, on parle de changements de politique, de resserrement et on parle d'équité. C'est en ce sens-là qu'on se dirige.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 19?

M. Garon: J'aimerais avoir le protocole d'entente, ici aussi.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié, l'engagement 19. L'engagement 20.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 19 est vérifié.

M. Garon: Ici, il s'agit d'un contrat pour la réalisation d'une étude de justification économique d'une autoroute entre Thetford Mines, Thetford les mines et l'autoroute 20, comtés de Frontenac, Lotbinière et Arthabaska. Est-ce une route qui rejoindrait... Ce n'est pas une autoroute qui va rejoindre l'autoroute de la Beauce, c'est une route qui partirait de Thetford et qui s'en irait directement à l'autoroute 20; en

passant par où?

(20 h 15)

M. Middlemiss: Oui, qui relie Black-Lake à la 20, en passant par Bernierville.

M. Garon: Saint-Ferdinand-d'Halifax.

M. Middlemiss: L'autoroute de l'amiante.

Une voix: Ça n'existe pas encore. On étudie la justification économique...

M. Garon: Ça aura quelle distance?

M. Middlemiss: On m'indique une cinquantaine de kilomètres.

M. Garon: Est-ce que l'étude est avancée?

M. Middlemiss: La phase préliminaire de l'étude est terminée. On va nous donner les inventaires en régions dans une semaine.

M. Garon: On dit qu'il passera combien de véhicules par jour, d'après l'étude préliminaire, sur cette route-là...

M. Middlemiss: O.K. Je pense qu'il faudrait faire une étude des routes. La route n'existant pas, c'est difficile de faire une étude de circulation sur une route qui n'existe pas.

M. Garon: Non, mais...

M. Middlemiss: Il faudrait tenter de voir quelles routes, la circulation de quelles routes serait dirigée vers cette nouvelle route-là. Est-ce qu'on a une idée? Bon, on peut les estimer de 3000 à 5000, sauf que l'étude va certainement... Vu que c'est une étude d'opportunité, cette étude-là va tenter de nous justifier la construction d'une telle route, et pour justifier la construction d'une telle route, ça va nous prendre le nombre de véhicules. Eh bien, là... La décision n'est pas prise, comme je vous dis, on a de l'ordre de 3000 à 5000 véhicules par jour. Moyenne annuelle.

M. Garon: Bon.

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

M. Camden: M. le ministre, est-ce que vous pouvez nous indiquer le nombre d'unités de véhicules automobiles actuellement qui utilisent le tronçon de la route 265, entre la ville de Plessisville et celle de Black-Lake?

M. Middlemiss: C'est ça, de 3000 à 5000.

M. Camden: Et combien il y en a qui l'utilisent entre Plessisville et l'autoroute 20, en

utilisant le tronçon de la route 265?

M. Middlemiss: 2300.

M. Camden: Combien utilisent la route 116, entre Plessisville et Victoriaville?

M. Middlemiss: On en compte jusqu'à 8500...

M. Camden: Donc, 8500.

M. Middlemiss:... entre Princeville et Victoriaville, et 7500 entre Plessisville et Princeville. Ça, c'est en 1988, jour moyen annuel.

M. Camden: Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 20 est vérifié?

M. Garon: Avez-vous le nombre, à Pintendre?

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Est-ce que Pintendre est touché par...

M. Garon: Bien, on ne sait jamais si...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon:... ça pouvait diminuer le nombre.

M. Middlemiss: J'ai l'impression qu'on n'est pas tout à fait dans le même bout. Ha, ha, ha! Pintendre est quoi, Mme la Présidente?

M. Garon: Pardon? Qu'est-ce que vous dites?

M. Middlemiss: Pintendre, quelle route et entre quoi et quoi?

M. Garon: La route Kennedy.

M. Middlemiss: La route Kennedy, attends un peu... 14 000.

M. Garon: Des chiffres de quelle année?

M. Middlemiss: 1988.

M. Garon: Et sur le viaduc de la route Kennedy à la 20?

Une voix: 29 000.

M. Garon: Non, non, c'est plus que ça.

Une voix: Il y a 28 000 d'un bord et 15 000 de l'autre.

M. Garon: 43 000.

M. Middlemiss: Non. 28 est sur un côté et 15 de l'autre côté.

M. Garon: La prochain mort qu'il y a là, moi, je vais là faire la conférence de presse avec le coroner Bouliane. Je vais vous dire une chose... Et je demande de porter des accusations.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 20 est vérifié?

M. Garon: L'engagement 20 est vérifié, mais sujet au protocole... Est-ce qu'on va pouvoir avoir une copie de l'étude?

M. Middlemiss: Elle n'est pas terminée encore, on verra en temps et lieu.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat qui a été confié à la firme le groupe Urbatique inc. ?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20 est vérifié sous réserve. J'appelle 21.

M. Garon: Il s'agit d'un supplément de 70 000 \$ pour porter le contrat à 110 000 \$. Comment ça se fait que ça avait été évalué seulement à 40 000 \$, le contrat pour les travaux d'ingénierie relatifs au projet de construction suivant?

M. Middlemiss: Ça date du 13 mai 1975.

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: Et aujourd'hui, on évalue que ce n'est pas 40 000 \$, c'est 110 000 \$, donc on ajoute 70 000 \$.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 21 est vérifié. J'appelle l'engagement 22.

M. Garon: De quelle longueur s'agit-il dans les 1 150 000 \$ à Havre-Saint-Pierre? Il paie tout.

M. Middlemiss: Oui, 500 mètres.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: 500 mètres plus 470 mètres. Presque 1 kilomètre, 0,97 kilomètre.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

22 est vérifié. J'appelle l'engagement 23.

M. Garon: L'engagement 23. Là, payez-vous à 100 % à Havre-Saint-Pierre?

M. Middlemiss: Oui, là aussi à 100 %.

M. Garon: Est-ce que l'égout sanitaire et l'aqueduc sont compris?

M. Middlemiss: Réfection de la structure de la route montrée au plan... des intersections, l'installation d'un système d'égout pluvial, l'installation d'équipements municipaux, aqueduc et égout sanitaire.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: C'est exclu ça là.

M. Garon: L'engagement 23 est vérifié.

M. Middlemiss: Je voudrais ajouter que ça, ce sont les travaux impliqués.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente, s'il vous plaît?

M. Middlemiss: Aqueduc et égout sanitaire sont exclus de l'entente. C'est la municipalité qui s'occupe de ça.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K. L'engagement 23 est vérifié. L'engagement 24, est-ce qu'il s'agit encore des petites ententes 20-80?

M. Middlemiss: Non, 100 %.

M. Garon: Là, c'est fait par la ville quand même. Là, il n'y avait pas besoin d'avoir de contribution pour accélérer les travaux, dans ce cas-là. Vérifié. L'engagement 25. Ici, il s'agit d'une contribution de 150 000 \$ à la ville de Dorval, dans le comté de Jacques-Cartier, sur des travaux totaux de combien?

M. Middlemiss: 1 384 000 \$. Contribution du ministère 47, et contribution municipalité 53. Probablement que ça arrive 50-50. 47-53, la municipalité paye 53.

M. Garon: Est-ce que c'est habituel que vous payez la construction d'une conduite forcée de drainage dans une avenue urbaine? Est-ce régulier? Est-ce que vous faites ça habituellement? Est-ce que vous faites ça souvent ou pas souvent?

M. Middlemiss: Regardez, c'est l'aménagement du rond-point à Dorval, dont il y a un système d'égout pluvial.

M. Garon: Le rond-point autour de l'aéroport, devant l'aéroport?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: C'est creux ça.

M. Middlemiss: Selon les proportions, ça doit être des volumes qui viennent de la route versus les volumes qui viennent de la gare, ils sont divisés. Ils ont établi le pourcentage de participation de l'un et de l'autre.

M. Garon: Est-ce parce qu'il y a beaucoup d'eau qui va là, qui tombe? C'est comme un trou, je pense. On retourne par en dessous et il y a accumulation d'eau.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 25 est vérifié. J'appelle l'engagement 26.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 27.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 28.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 28... 29, c'est-à-dire.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 30.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 31.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 32.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

33.

M. Garon: Vérifié.

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

34.

M. Garon: Vérifié.

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

35.

M. Garon: Pourquoi donnez-vous une subvention pour l'entretien du pont d'Ahuntsic, dans la ville de Montréal?

M. Middlemiss: O.K. C'est dans le cadre d'une entente avec la ville de Montréal. Le ministère prévoit établir une répartition des responsabilités d'aménagement d'une piste cyclable et d'une voie réservée aux autobus sur les approches sud du pont d'Ahuntsic, ainsi que l'entretien du pont et de ses approches dans la ville de Montréal.

M. Garon: Est-ce que c'est un pont municipal ou un pont du gouvernement du Québec?

M. Middlemiss: C'est un pont municipal.

Une voix: Non?

Une voix: Il est fait par le Québec.

M. Middlemiss: Une seconde.

M. Garon: Il appartient à qui? À la ville ou au gouvernement du Québec?

M. Middlemiss: C'est un pont intermunicipal et le ministère transfère ou demande à la municipalité de s'occuper de l'entretien et on paie ces montants-là. Donc, les montants, c'est pour la période de 1989 à 1994.
(20 h 30)

M. Garon: Dans la réforme de M. Ryan, est-ce que ces ponts-là vont demeurer...

M. Middlemiss: Ils ne font pas partie du réseau 1, 2 et 3. Dans ce domaine-là, comme je l'ai dit, c'est une proposition et la politique n'est pas arrêtée. Mais dans le cas particulier de Montréal, non, ça ne touche pas ça. La politique n'est pas arrêtée. Nous sommes en train de regarder et d'établir, comme on le mentionnait ce matin, qu'il va y avoir certainement des discussions et le ministère des Transports va être impliqué.

M. Garon: Est-ce que vous allez tenir compte, dans le pourcentage que vous payez, de la circulation de transit ou bien non? Ça doit être difficile de calculer assez, je pense bien.

M. Middlemiss: La circulation de transit, c'est surtout pour les routes collectrices, et je pense que je me répète souvent... Dans les nouvelles politiques ou dans les échanges, on va toujours tenter de mesurer l'équité.

M. Garon: Oui, l'équité, je la cherche, moi, là.

M. Middlemiss: Bien, non. On va tenter d'avoir une équité, la même pour tout le monde.

M. Garon: Il faudrait qu'on s'entende d'abord sur la définition. Je ne suis pas certain qu'au ministère des Transports et que la définition que tout le monde a, c'est la même.

M. Middlemiss: Bien... Non, regardez, je pense qu'on peut... comme l'a répété le député à plusieurs reprises aujourd'hui... Regardez, on cherche à améliorer et à s'assurer de bien dépenser les fonds publics et on cherche des façons d'être équitable et...

M. Garon: J'aimerais bien mieux que vous trouviez plutôt que vous cherchiez.

M. Middlemiss: Bien oui! C'est que, en cherchant, on trouve. Si on ne cherche pas, on ne trouve pas.

M. Garon: Ah!

La **Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va pour l'engagement 35?

M. Garon: Oui, ça va.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 35 est vérifié. Engagement 36.

M. Garon: L'engagement 36, c'est pareil, je suppose? Vérifié.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 37.

M. Garon: L'engagement 37. Un instant. J'aimerais savoir combien il passe de véhicules par jour, sur chacun des ponts des engagements financiers 35 et 36.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Vous ne l'avez peut-être pas là, là.

M. Middlemiss: ...on va vérifier s'il y a une étude qui a été faite et si on a les...

M. Garon: J'aimerais savoir, là.

M. Middlemiss: ...chiffres que veut avoir le

député de Lévis. Toutefois, je vous mets en garde que nous ne sommes pas prêts à faire des études.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Si on n'en a pas, on ne fera pas d'étude pour déterminer le volume de circulation.

M. Garon: J'aimerais savoir trois affaires. Pour le pont d'Ahuntsic, les ponts Arthur-Sauvé, Hyppolyte-Lafontaine, Athanase-David et Préfontaine-Prévost, combien avez-vous dépensé par année, depuis 10 ans, sur ces ponts-là et quelle est la circulation automobile par jour? Combien avez-vous dépensé sur le pont de la rivière Chaudière, à Saint-Romuald, depuis 10 ans également, et le nombre de véhicules par jour qui passent là? Il est en train de tomber, là.

M. Middlemiss: La rivière Chaudière, à Saint-Romuald, ça n'a rien à voir avec ces deux engagements là, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, mais il tenait quasiment par la peinture. C'est pour ça que j'aimerais voir c'est quoi, les normes. À des places, on dépense tant par année, on donne à la municipalité pour dépenser l'argent, et à d'autres qui sont sous la responsabilité du ministère, il a fallu que les ingénieurs soient en grève, qu'ils nous disent que le pont était dangereux, que vous limitiez les charges et que vous commenciez les travaux. De la manière dont nous parlaient les gens, ils disaient quasiment que le pont tenait par la peinture. J'aimerais ça voir la comparaison. Ça marche? Je ne demande pas au ministère de faire des chiffres, il les a ou il ne les a pas.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: S'il ne les a pas, bien, c'est clair. Dans d'autres cas, il les a. Alors, s'il a des chiffres, il va nous fournir des chiffres, c'est une réponse; s'il n'a pas de chiffres, il nous dit qu'il n'a pas de chiffres et c'est une réponse aussi.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, on est rendus à quoi? 37?

M. Middlemiss: 37, oui.

M. Garon: 37. Est-ce que c'est le bout de la route 573 ici, dont on parle, pour faire un supplément de 124 000 \$, la route en ciment qui a calé, qui a renforcé?

M. Middlemiss: Boulevard Henri IV...

M. Garon: Comme si elle était faite dans le désert.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: C'est la dalle de béton qui s'est fissurée.

M. Garon: Qui a fait quoi?

M. Middlemiss: Fissuré.

M. Garon: Ah! Pourquoi? Est-ce que ce sont les plans qui avaient été mal faits ou les travaux qui n'avaient pas été faits conformément aux plans?

M. Middlemiss: Non, je pense qu'on va mettre les choses au clair. C'est oui, ça touche la route que vous avez mentionnée qui était fissurée. Ça, ici, ça n'a rien à voir avec ça. Ça, c'est une réclamation d'un entrepreneur qui a fait... et donc, ça ne touche pas ce dossier-là. Mais vu que vous l'avez mentionné, c'est que...

M. Garon: Bien, ça touche...

M. Middlemiss: ...la raison qui a touché... Non, non, ça ne touche pas...

M. Garon: Ça touche la route...

M. Middlemiss: La route en question, oui.

M. Garon: ...qui a calé.

M. Middlemiss: D'accord. Mais cet engagement-là, ce n'est pas pour ça. L'engagement ici, c'est une réclamation où l'entrepreneur a demandé un montant de plus. L'entrepreneur a présenté une réclamation, le 6 décembre 1988, au montant de 182 185 \$...

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: ...concernant les travaux imprévus. Après analyse de cette réclamation par le service des réclamations sur contrats du ministère des Transports, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 124 535.09 \$ que l'entrepreneur a accepté le 28 août 1989 en règlement complet et final de cette réclamation sur le contrat.

M. Garon: Je comprends, en règlement final, mais est-ce que le fait que la route ait calé, vous auriez pu... vous vous êtes fait dédommager pour une route qui cale. J'imagine qu'il n'était pas spécifié. Le calage ne devait pas être

spécifié aux plans et devis. À moins qu'on ne vous charge plus cher pour l'avoir fait caler.

M. Middlemiss: Oui. Le problème est dû au fait que des sols qui sont gélifs, sujets à un soulèvement dû au gel... et on tente toujours de faire des transitions. C'est l'alternative là pour s'assurer qu'il n'y aura pas de soulèvement dû au gel lorsqu'on fait affaire avec des sols gélifs. On serait obligé de sous-excaver, je dirais, peut-être l'équivalent de six pieds. Vu que ça coûterait trop cher lorsqu'on arrive à des sols qui ont un coefficient différent pour le soulèvement dû au gel, on fait des transitions. En d'autres mots, lorsqu'on laisse le sol gélif pour s'en aller dans un autre sol, on fait une transition comme ça pour s'assurer qu'ici on va avoir encore un soulèvement, mais vu que le soulèvement est graduel, on ne s'en sentira pas sur la route. Et...

M. Garon: Si le sol gèle...

M. Middlemiss:... c'est ça qu'on exige partout.

M. Garon:... c'est parce qu'il y a de l'accumulation d'eau. Vous avez un système de drainage...

M. Middlemiss: Il y a des sols qui dans leur état naturel, comme des "silt" et des sables fins, en dessous de la nappe d'eau, vont avoir un soulèvement dû au gel, et ce n'est pas nécessairement des sols qui sont faciles à drainer non plus. Et qu'est-ce qu'on fait comme ingénieurs...

M. Garon: Il faudrait peut-être demander à Saddam Hussein de venir vous montrer comment faire ça parce que lui, apparemment, a travaillé en dessous de la terre et connaît ça.

M. Middlemiss: Non, ils n'ont probablement pas d'eau là-bas.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: Non. Regardez, la position la plus pratique et la moins dispendieuse, c'est qu'au lieu d'enlever tous ces sols-là et de les remplacer par un sol qui n'est pas susceptible au gel, on fait des transitions. On accepte qu'il y ait des soulèvements dus au gel mais, en faisant la transition, on s'en ressent moins.

M. Garon: Non, mais vous avez dû faire des études de sols. Ça ne dit pas de remplacer tous les sols jusqu'à tant de pieds de creux.

M. Middlemiss: Non, non, mais...

M. Garon: Mais vous faites des études de sols. Alors, vous savez à quel endroit les sols, ce type de gelée et vous avez le remplacement des

matériaux...

M. Middlemiss: Oui, et...

M. Garon:... ou bien les drainages en conséquence.

M. Middlemiss: C'est ça que je disais, Mme la Présidente, dans ces endroits on fait des transitions. On vérifiera, à savoir si le cas... Est-ce que la transition a été faite, oui ou non? Est-ce que c'est ça qui est la cause? Parce que si on n'a pas fait la transition, c'est certain que le soulèvement va être soudain. D'un côté, ça ne soulève pas; de l'autre côté, ça soulève et ça fait des fissurations.

M. Garon: Maintenant, est-ce que vous avez établi la cause du calage du ciment? Est-ce que ce sont des plans qui n'étaient pas parfaits ou est-ce que les travaux ne correspondaient pas aux plans? Parce que si l'entrepreneur avait respecté les plans, il n'est pas responsable. On voit qu'au prix que chargent les ingénieurs, moi, je ne serais pas gêné qu'on leur demande d'avoir des plans qui marchent.

M. Middlemiss: On m'a indiqué, Mme la Présidente, que la dalle de béton s'est fissurée. Elle s'est fissurée.

M. Garon: Oui, oui. Je comprends.

M. Middlemiss: Ça, c'est à cause des soulèvements, tu montes ou descends, et le béton n'est certainement pas un matériel qui est très flexible, et lorsqu'on a des mouvements qui sont différentiels, il y a une fissuration qui se fait.

M. Garon: Oui, mais ils ne sont pas supposés bouger. Ce n'est pas un ascenseur, une route.

M. Middlemiss: Regardez... Non. J'ai tenté d'expliquer, Mme la Présidente, que lorsqu'on est dans des sols qui sont sujets à geler, dans un gravier, dans une pierre concassée où il n'y a pas d'eau, je pourrais vous assurer que, même s'il fait très froid, il n'y aura pas de mouvement. Ça ne bougera pas.

M. Garon: O. K. Alors, les plans doivent prévoir ça.

M. Middlemiss: Lorsqu'on arrive dans des sols naturels, il y a des degrés variants de soulèvement dû au gel. Donc, au lieu d'enlever tous ces sols-là, on fait des zones de transition. À partir du sol où ça va se soulever le plus, on part à zéro puis on s'en va en grandissant pour tenter d'avoir cette différence de soulèvement sur une étendue plus longue. Donc, en se promenant en auto, on n'a pas de sensation qu'il y a

un soulèvement et, en plus, ça ne brise pas la structure qui est par-dessus.

M. Garon: Mais l'étude de **sols** a dû montrer que ces **sols** étaient susceptibles de geler. On paie des sommes fantastiques pour faire des études de **sols**; normalement, ils doivent nous dire ce qu'il y a dans ces **sols** puis ce qui doit être remplacé pour que ça ne gèle pas. On ne peut pas invoquer que c'est un acte de Dieu.

M. Middlemiss: Non, non, non. Regardez. Mme la Présidente, je pense qu'il y a une limite, je n'ai jamais mentionné que c'était un acte de Dieu. J'ai tenté d'expliquer au député ce qui cause ça.

M. Garon: Combien ont coûté les études préparatoires à ce contrat-là, les études de **sols** puis les plans et devis d'ingénieurs, puis les travaux de surveillance? Je parle des études antérieures aux travaux, pas des études postérieures aux travaux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, oui, il y a une étude qui a été faite avant, comme il est normal en construction. Depuis les problèmes de fissuration de la dalle, on a fait une autre vérification et cette étude est en cours présentement. On est en train d'étudier et de déterminer ce qui pourrait être la cause...

M. Garon: Dans l'étude préalable, à cet endroit-là, est-ce qu'on a vérifié si l'étude de **sols** démontrait que c'était susceptible de geler? Et est-ce que la firme qui a fait les plans d'ingénieurs a agi en conséquence pour prévenir le gel possible dans ce genre de **sols** là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, oui, dans l'étude qu'on a faite originellement, il y avait une indication qu'on aurait affaire à des **sols** susceptibles de se soulever avec la gelée. Comme je le dis, présentement, nous sommes en train de vérifier...

M. Garon: L'étude préliminaire disait ça?
(20 h 45)

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis la firme d'ingénieurs qui a fait les plans, elle avait ces données-là sur l'analyse des **sols**.

M. Middlemiss: Oui, oui, tout le monde avait ces données-là et si vous me laissez...

M. Garon: Est-ce que les travaux ont été faits selon les plans des ingénieurs?

M. Middlemiss: Les plans ont été faits en régie, au ministère. Nous sommes en train de vérifier dans l'exécution des travaux. Dans le

moment, on est en train de faire une autre étude, elle est en cours; on pourra déterminer quelle est la cause des problèmes avec lesquels nous devons vivre aujourd'hui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 37 est-il vérifié?

M. Garon: Attendez un peu. Pourriez-vous me dire quels sont les coûts de toutes les études préparatoires à ces travaux-là qui ont été faites au ministère?

M. Middlemiss: À l'engagement 37?

M. Garon: Oui. Tous les coûts, toutes les études et leurs coûts, toutes les études préparatoires, les analyses de **sols**, les plans et devis préliminaires, les plans et devis définitifs, toutes les études qui ont été faites, les travaux de surveillance, les montants et le nom de chacune des entreprises qui ont fait ces études-là concernant ces travaux-là qui ont coûté 6 599 535,09 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, nous sommes prêts à lui transmettre ce qu'on a à l'interne; on ne tient pas nécessairement compte des heures et des coûts que ça prend. Ce qu'on a de disponible, on est certainement prêt à le transmettre au député de Lévis.

M. Garon: Si c'est à l'interne, nous dire ceux qui ont fait les études; qui a fait les études au ministère.

M. Middlemiss: Non. Ce qu'on pourra vous donner, on n'est pas pour commencer une étude exhaustive pour retourner en arrière, pour voir combien on a passé de temps à faire... Si ces données-là sont disponibles, on vous les envoie.

M. Garon: Elles ne peuvent pas ne pas être disponibles. En quoi elles...

M. Middlemiss: Comme je vous le dis, à l'interne, on ne tient pas nécessairement compte des heures de l'individu qui...

M. Garon: Non, non, je n'ai pas demandé ça. J'ai demandé...

M. Middlemiss: Bien non, mais pour savoir combien ça a coûté.

M. Garon: Non, non. Si ça a été fait à l'interne, les noms de ceux qui ont fait les études à l'interne; je n'ai pas demandé les heures.

M. Middlemiss: Ah, le nom! Ça, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié sous réserve. J'appelle l'engagement 38. L'engagement

38, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je regarde ça. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38 est adopté. J'appelle l'engagement 39.

M. Garon: ...et Vieux-Fort... Vérifié.

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

M. Garon: Entre Kégashka et Vieux-Fort, au fond, c'est entre le village qui est le plus proche de Sept-Îles, où la route arrête, jusqu'à Vieux-Fort, la route en haut, près de Blanc-Sablon. Ça doit être une route qui a 300 ou 400 milles de long, ça.

Une voix:...

M. Garon: Hein?

Une voix:...

M. Garon: 400 kilomètres. C'est ça. J'en ai déjà fait un bout.

Une voix: Pas sur le dos du gars.

M. Garon: Non, sur le "skidoo".

Une voix: Pas sur le dos du gars.

M. Garon: J'avais les fesses en marmelade quand je suis débarqué.

La Présidente (Mme Bélanger): On est rendu à l'engagement 40.

M. Garon: L'engagement 40, oui. Adopté, vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 42.

M. Garon: Ça coûte cher en démon, ça. Comment ça que ça coûte aussi cher que ça? Les routes ne sont pas longues là. C'est 1 500 000 \$, mais une fois qu'on a l'équipement...

M. Middlemiss: Sur trois ans.

M. Garon: Ah! trois ans.

M. Middlemiss: Oui, c'est 429 000 \$ la première année...

M. Garon: O.K. Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 42 est vérifié. L'engagement 43.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 44.

M. Garon: ...comté d'Argenteuil... Engagement 44, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 45.

M. Garon: Là, on ne marque plus les usines, d'un coup sec. De temps en temps, ils le marquent; de temps en temps, ils ne le marquent pas. Les usines...

M. Middlemiss: Ce n'est pas marqué, l'usine?

M. Garon: Non. Des fois, ils les marquent, c'est plus facile à voir.

M. Middlemiss: L'usine Bourget inc.?

Une voix: Oui, je l'ai.

M. Middlemiss: On vous fera parvenir l'endroit de ces deux usines-là.

M. Garon: O.K. L'engagement 45. Est-ce qu'il y a eu des dépassements?

M. Middlemiss: On m'indique que les travaux sont terminés...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et qu'on aurait un supplément de l'ordre de 55 %.

M. Garon: De quoi?

M. Middlemiss: 55 %.

M. Garon: Ah! C'est quoi, le montant?

M. Middlemiss: Le contrat, le marché est à 6 079 000 \$...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Montant final anticipé, 10 010 000 \$. Donc, un montant de supplément de 3 931 000 \$.

M. Garon: C'était quoi, l'évaluation du ministère?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le supplément, on va l'étudier à l'engagement 71 d'octobre 1990.

M. Garon: Non, mais c'est quoi, l'évaluation du ministère, ici? Le ministère a évalué ces travaux-là à combien?

M. Middlemiss: 5 500 000 \$ ou 5 600 000 \$.

M. Garon: Regardez l'affaire, là. Il y a quelque chose qui ne va pas. Ils sont quatre soumissionnaires; vous évaluez les travaux à 5 000 000 \$, le plus bas est à 6 000 000 \$; le deuxième est à 6 678 000 \$; le troisième, à 6 755 000 \$, et le quatrième à 6 885 000 \$. Une fois le travail fini, il y a une augmentation qui est quasiment de 4 000 000 \$, 55 % du coût des travaux. Ça ne veut plus rien dire, les soumissions, là! C'est plus que 55 %, en plus. 4 000 000 \$ de plus, sur des travaux de 6 000 000 \$, là... Ça fait plus que 55 %; ça fait les deux tiers.

M. Middlemiss: De l'ordre de 55 %.

M. Garon: Bien, c'est deux tiers. 4 sur 6. Ce n'est pas bien compliqué à compter. 4 divisé par 6.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est encore un exemple où c'est extrêmement difficile d'être capable d'établir, avant l'exécution des travaux de réfection des structures en béton, comme on parle ici, et que c'est vieux de 30 ans... Vous savez, je dois indiquer, Mme la Présidente, que des travaux de cette envergure où nous sommes à peu près les premiers qui avons entrepris d'en faire de cette nature sur le boulevard Métropolitain, on est un peu les pionniers dans ce domaine-là, dans toute l'Amérique du Nord. Il aurait été impossible...

M. Garon: Si ça avait été selon les mêmes critères...

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, d'évaluer et d'établir exactement les quantités nécessaires, sans compter le temps que ça aurait pris pour le faire. On ne pouvait pas malheureusement continuer à négliger de faire les travaux sur le boulevard Métropolitain, ce sont des travaux que l'on considère pour des raisons de sécurité.

M. Garon: Ce n'est pas ça le problème. C'est un peu comme si Christophe Colomb, avec son budget, s'il avait été comme ça, il ne se serait pas rendu en Amérique, il n'aurait pas dépassé les Açores.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est que là, si...

M. Middlemiss: ...j'ai déjà indiqué que lorsque nous commençons à faire des travaux et qu'on ouvre et qu'on s'aperçoit que le béton ou l'acier, ce qu'on n'avait pas prévu, n'est pas bon, on doit le changer... Je ne pense pas que ce serait agir de façon responsable.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que vous avez payé des firmes...

M. Middlemiss: ...que de dire: On n'a pas prévu; on met ce qu'on a prévu, on ferme et on reviendra l'an prochain. Ça là, on peut...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss:...déplorer...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: ...que ces coûts-là sont plus que ceux prévus.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'on dit.

M. Middlemiss: Mais je vous dis, Mme la Présidente, que lorsqu'on travaille dans des conditions semblables, je pense qu'on n'a pas grand choix que de réparer lorsqu'on ouvre et malheureusement payer le prix. Je serais prêt, moi, à parier, Mme la Présidente, que si jamais un jour on trouve une méthode d'évaluer exactement les travaux qu'on devrait faire pour renforcer ou rendre une structure de ce genre adéquate et acceptable, en bout de piste, la seule chose qu'on va savoir, c'est qu'on va avoir l'avantage de savoir avant de commencer le coût global. Maintenant, on ne le sait pas et c'est ça qui est un peu le problème, qu'on doive prévoir des imprévus et des suppléments.

M. Garon: Le problème n'est pas là. C'est qu'on paie des millions de dollars à des firmes d'ingénieurs qui, quand ils chargent, ils ne chargent pas 2,50 \$ l'heure pour faire leur possible, mais ils chargent habituellement le tarif de gens qui connaissent ça. C'est souvent au-dessus de 100 \$ l'heure et, des fois, c'est encore plus cher que ça. Alors, ils chargent les tarifs de gens qui connaissent ça. Au bout de la course, ils travaillent comme s'ils ne connaissent pas ça. C'est ça, il ne faut pas se compter d'histoire. Ce sont...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: ...des dépassements de 60...

M. Middlemiss: Mme la Présidente je ne peux pas accepter un raisonnement de cette nature-là. C'est qu'on n'a pas... O.K. On paie des gens et les gens n'ont pas des yeux de rayon X...

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: ...parce qu'on regarde les structures en béton et on évalue, en faisant des forages dans le béton, on fait ces forages-là à un espacement de temps. Mais entre les forages, ça se peut fort bien que l'état du béton ne soit pas aussi bon que l'endroit où on a fait les forages. C'est la même chose lorsqu'on fait des forages dans le sol. Sur ça, Mme la Présidente, je suis convaincu que le député de Lévis, dans son expérience comme ministre de l'Agriculture, dans le volet des cours d'eau, je suis convaincu que lui-même s'est aperçu à ce moment-là... S'il ne s'en est pas aperçu... Je me souviens, moi, aux engagements financiers, lorsque le président du Conseil du trésor venait aux engagements financiers, et là, il y avait des suppléments...

M. Garon: Un instant! Ce n'était pas pareil.

M. Middlemiss: Alors, c'était pour quoi?

M. Garon: Bien...

M. Middlemiss: Ah! Ce n'était pas pareil.

M. Garon: Un cours d'eau... Vous ne pouvez pas prendre des carottes...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'était parce qu'on travaillait dans des sols...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...et on ne faisait peut-être pas suffisamment de forage ou bien on avait fait des forages et entre les forages, il y avait des variations.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et ce sont des choses qui se produisent lorsqu'on travaille dans les sols où on travaille dans du vieux. Lorsqu'on travaille avec une poutre d'acier, qu'on connaît exactement ses qualités et tout ça; avec du béton frais, d'accord, il n'y a pas de problème. On peut calculer les quantités et tout ça. Mais lorsqu'on travaille dans du vieux ou bien qu'on travaille dans des sols qui ont été déposés là par mère nature, entre les forages qu'on peut faire qui sont à une distance de 100 pieds ou de 50 pieds, il y a des variations. Et ces variations-là, malheureusement, des fois...

M. Garon: Ce n'est pas là-dessus.

M. Middlemiss: ...sont dans le sens inverse.

M. Garon: Ce n'est pas ça ici. Il n'est pas question de ça.

M. Middlemiss: Non?

M. Garon: Non, non. Quand on parle d'un cours d'eau, vous regarderez les sommes d'argent qui ont été dépensées pour faire les plans, vous allez voir que ce n'étaient pas les mêmes montants. Là, on parle de quoi ici? Regardez, des travaux de réparation des structures suivantes... Ce n'est pas des affaires dans le sol et on ne sait pas là.

M. Middlemiss: Non, non.
(21 heures)

M. Garon: Regardez, c'est le tablier, c'est quelques pouces d'asphalte - vous savez, le tablier - les colonnes et les joints de dilatation, c'est le métal dans les plaques qui se rejoignent sur les tabliers. On n'est pas dans quelque chose, comprenez-vous, que ça prend le carbone 14 pour dire si ça a été mis là il y a un million et demi d'années ou s'il y a des éruptions volcaniques, etc. On est dans des travaux qui ont été faits il y a une vingtaine d'années. On a tous les plans et ça a quelques pouces d'épaisseur, au maximum il peut arriver que les colonnes soient un peu plus hautes. On ne parle pas beaucoup d'épaisseur. On dit: On n'a rien vu. On a toutes sortes de systèmes, on dit "thermiques". On charge une fortune pour faire ces évaluations-là et on arrive à des coûts astronomiques de dépassement, comprenez-vous. On va voir les autres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, je n'ai pas dit qu'il y avait seulement les sols où il y avait des variations. J'ai pris la peine de dire: Dans les structures en béton existants où on fait des forages dans le béton. Ce n'est pas de la terre ça là, c'est du béton que j'ai dit.

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: Entre les forages, il peut y avoir des variations. À ce moment-là, on prépare les plans et, en passant, les plans et devis ont été faits à l'interne. On prépare les plans et devis à partir de ces données, mais lorsqu'on fait les travaux, on s'aperçoit que c'est deux fois la quantité qu'on doit changer de béton ou trois fois. C'est ça qui fait que ça nous coûte plus cher. Nous le déplorons. Nous aimerions avoir une façon plus efficace de déterminer, mais il n'y en a pas qui existe présentement. On fait du mieux qu'on peut. On pourrait... Non, non, regardez. Mme la Présidente, au lieu de faire un forage, disons, à tous les 50 pieds, on pourrait en faire un à tous les 5 pieds. On va payer pour! C'est cinq fois plus cher et ça va nous donner comme résultat qu'on va savoir mieux les quantités. On va savoir exactement les quantités probablement qui ressembleraient beaucoup aux quantités qu'on a découvertes. Mais est-ce qu'il y a aurait eu des économies? C'est ça la question. Donc, à un moment donné, dans le sens

pratique, nous aurons la règle de l'art, les règles de l'art dans le domaine de la construction, c'est ça dont on se sert. S'il y a d'autres méthodes qui vont devenir de plus en plus disponibles pour être capable de limiter ces variations-là, ces imprévus-là, on s'en servira.

M. Garon: Oui. Vous savez, je vais vous dire une affaire. Je me rappelle quand je regarde à Grondines le tunnel en dessous du fleuve. Les ingénieurs et les firmes disaient tous que ce n'était pas possible. L'Hydro, les grands spécialistes disaient que ce n'était pas possible. Finalement, quand la pression publique a été assez forte pour dire que ça devait être fait, c'est devenu possible, c'est devenu possible parce que les gens ...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, l'argument n'était pas que ce n'était pas possible.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non, non, je ne veux défendre personne, non, non.

M. Garon: L'argument, je le sais, je l'ai entendu moi-même de mes oreilles.

M. Middlemiss: On disait que le tunnel était possible, mais que ce serait plus dispendieux. C'est ça qu'on disait. Regardez, tout est possible.

M. Garon: Non, non, ce n'était pas possible.

M. Middlemiss: Tout est possible si on veut dépenser des sommes d'argent, mais il y a une limite au montant qu'on peut justifier. Il y a un juste milieu et on va selon les règles de l'art.

M. Garon: Ah oui, les règles de l'art, je connais ça!

Une voix: Là, ce sont les règles du dollar!

M. Garon: Oui, ce sont les règles de l'art; après ça, pour celui qui paye, ce sont les règles de l'or, ça ne s'écrit pas de la même façon.

M. Middlemiss: Regardez l'exemple, Mme la Présidente. Pour tenter d'évaluer sur ces tronçons, on s'est servi de la thermographie.

M. Garon: Je le sais.

M. Middlemiss: Le résultat de la thermographie nous a dit: 4 %. On a évalué 7 % par mesure de sécurité et on a découvert dans l'exécution des travaux que c'était 14 %. C'est avec ça qu'on doit vivre. C'est avec ça qu'on doit vivre et c'est ça que je vous dis. Il n'y a pas de méthode qui nous donne les réponses exactes. S'il y avait des méthodes qui étaient

moins coûteuses... Il y a toujours le moyen, comme je vous dis. On va faire des forages à tous les pieds; après ça, la structure, il n'en restera plus gros. Elle va être pleine de trous comme du fromage suisse.

M. Garon: Passons à l'engagement 46 pour voir. Le coût total là...

M. Middlemiss: L'engagement 45, c'est fait là?

M. Garon: Bien, c'est fait... c'est toujours le même contracteur. Prenons l'engagement 46, Constructions DCL Itée, à Saint-Hubert. Là, il s'agit de travaux qui devaient coûter 5 774 000 \$. Combien ça va coûter? Est-ce qu'il y a des dépassements là aussi?

M. Middlemiss: On anticipe 8,85 %.

M. Garon: Vous anticipez quel montant que ça va coûter?

M. Middlemiss: C'est-à-dire 6 285 000 \$.

M. Garon: Vous allez prendre la différence avec les imprévus, ou bien si... C'est avant les imprévus?

M. Middlemiss: Oui. Oui. Donc, ça démontre que sur ce contrat-là, il y avait moins de dégradation de la structure que sur d'autres.

M. Garon: Et l'autre?

M. Middlemiss: Donc, ça vous montre la variation qui peut exister.

M. Garon: Engagement 47. Le contrat devait coûter 7 498 000 \$.

M. Middlemiss: Celui-là, ça va être de l'ordre de 23,68 %.

M. Garon: 23,68, c'est quoi?

M. Middlemiss: 23,68 % de supplément, de plus que prévu.

M. Garon: Le coût final sera de combien?

M. Middlemiss: Ça va être 9 274 000 \$.

M. Garon: 9 000 000 \$?

M. Middlemiss: 274 000 \$. À partir de 7 498 000 \$.

M. Garon: Autour de 30 %.

M. Middlemiss: D'accord. Ça, Mme la Présidente, c'est 23 % dans lesquels on a mis les

10 % d'imprévus à l'origine. Donc, c'est 13 % de plus que l'imprévu.

M. Garon: Des imprévus, c'est des imprévus.

M. Middlemiss: Oui. Donc l'imprévu, au lieu d'être 10 % comme on met toujours, est 23 %.

M. Garon: Quelle est, dans les trois cas, l'équipe qui a approuvé les suppléments?

M. Middlemiss: Les suppléments.

M. Garon: Qui a autorisé les suppléments?

M. Middlemiss: O.K. Dans les trois cas...

Une voix: Pas les trois cas.

M. Middlemiss: Non, O.K. Lequel cas ça?

Une voix: Ça, c'est le 15 et le 16.

M. Middlemiss: Le 15 et le 16, qui sont 47.

Une voix: 45 et 47.

M. Middlemiss: 45 et 47.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Tecsult étaient les surveillants.

M. Garon: Tecsult.

M. Middlemiss: Tecsult, oui.

M. Garon: De quel endroit?

M. Middlemiss: Tecsult de Montréal? De Montréal Pellemon, le coordonnateur. Un comité formé de Bernard Valois, Antoine Dion et René Laporte du ministère des Transports, qui recommandait Robert Schiettekatte.

M. Garon: Robert Schiettekatte.

M. Middlemiss: Directeur régional.

M. Garon: Directement?

M. Middlemiss: Les trois là. Le comité formé de Bernard Valois, Antoine Dion et René Laporte du ministère. Ça, c'est pour 45 et 47. Dans le cas de 46, au lieu de Tecsult, c'est HBA, et le restant est le même. Pellemon et le comité.

M. Garon: Pellemon, et ensuite?

M. Middlemiss: Le même comité, qui est Bernard Valois, Antoine Dion et René Laporte.

M. Garon: Qui envoie ça à qui?

M. Middlemiss: Robert Schiettekatte.

M. Garon: Directement ou par intermédiaire?

M. Middlemiss: Directement.

M. Garon: Quel est celui des trois qui signe le papier?

M. Middlemiss: Bernard Valois...

M. Garon: Et lui, il achemine ça à...

M. Middlemiss: ...et, à l'occasion, Robert Schiettekatte qui, ensuite, envoie ça à M. Jiona.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va jusqu'à l'engagement 51, les informations?

M. Garon: Quels étaient les titres des trois personnes du comité, à ce moment-là?

M. Middlemiss: Ce sont trois administrateurs de contrats au ministère des Transports du Québec... les trois personnes que je vous ai nommées tout à l'heure. Bernard Valois...

M. Garon: Mais avant, ils passaient toujours par M. Alepin avant d'aller à M. Schiettekatte. Là, ils ne passent plus par M. Alepin?

M. Middlemiss: Bien, c'est un comité formé de trois personnes: Bernard Valois, Antoine Dion et René Laporte.

M. Garon: Oui, mais avant...

M. Middlemiss: Vous m'avez posé... Dans ce cas-là, ici...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...vous m'avez posé la question. Ce sont ces trois personnes-là qui ont formé un comité...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...qui approuvait ces choses-là.

M. Garon: Oui, mais avant, là.

M. Middlemiss: Bien, dans celui-là, il n'y a pas d'avant. Celui-là, c'est la façon dont ça a procédé.

M. Garon: Mais qui était directeur adjoint à

la construction, à ce moment-là?

M. Middlemiss: Jacques Alepin, oui.

M. Garon: Et là, il est...

M. Middlemiss: Bien non! C'est que... Vous m'avez posé une question, je vous donne la réponse.

M. Garon: Bien oui! Mais c'est parce qu'avant, ça passait toujours par lui. Là, ça ne passe pas.

M. Middlemiss: Non, mais ce qui est arrivé avant... Vous me posez des questions sur un engagement financier ici, je vous donne la réponse.

M. Garon: Mais comment ça se fait qu'avant on passait toujours par M. Alepin et là...

M. Middlemiss: Ça fait partie de nos politiques de vouloir resserrer toutes ces choses-là qui ont débuté, pour s'assurer que ces choses-là soient faites et qu'on ne soit pas accusé de procéder à la légère.

M. Garon: Mais M. Alepin était toujours en fonction.

M. Middlemiss: Je crois que oui. Et tout ceci est dû à l'ampleur et à la complexité des travaux. Donc, avant d'approuver et de dire: Oui, on accepte ces suppléments-là ou ces imprévus-là, on a voulu que ce soit fait de façon sérieuse.

M. Garon: Mais est-ce qu'il y a eu une directive de passer ou de faire le tour de M. Alepin ou bien...

M. Middlemiss: Non, non. Regardez, dans tout ça, il ne faudrait pas commencer une chasse aux sorcières, Mme la Présidente. On a appris, dans un premier temps de la première phase, qu'on avait énormément de surprises, d'imprévus et de suppléments et on a dit: Il faudrait bénéficier de cette expérience-là et tenter d'améliorer et de resserrer. C'est exactement ça. On n'essaie pas de passer à côté de personne, on tente d'exécuter notre travail de la façon la plus compétente et professionnelle possible.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements financiers 45, 46, 47, 48, 49, 50 et 51 sont vérifiés. M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on appelle l'engagement 52.

M. Garon: Non, non. On n'est pas rendu à

l'engagement 52, on est rendu à l'engagement 50. On vient de faire...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la même chose.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas la même chose. Ce ne sont pas les mêmes contrats. On n'est pas rendu à l'engagement 50, on est rendu à l'engagement 48. On vient de faire les engagements 45, 46 et 47. Ce sont d'autres contrats, là. À l'engagement 48, est-ce qu'il y a des dépassements? Quel va être le coût final, à l'engagement 48? Un contrat qui était initialement prévu à 2 994 000 \$.

M. Middlemiss: On est à l'engagement 48?

M. Garon: Oui. Je vais poser les mêmes questions pour les engagements 48, 49, 50 et 51.

M. Middlemiss: O.K. On va commencer un par un. L'engagement 48. Originellement, c'était...

M. Garon: Je le sais originellement. Je veux savoir quand finalement.

M. Middlemiss: Ça va finir à 3 873 000 \$, un écart de 29,34 % de supplément imprévu. L'engagement 49, c'est 12 %.

M. Garon: Je ne veux pas les pourcentages, je veux le chiffre total. Combien ça va coûter de façon totale. L'initial, je l'ai.

M. Middlemiss: Bien oui, mais je vous l'ai donné.

M. Garon: Mais je ne veux rien que combien ça va coûter à la fin.

M. Middlemiss: 3 873 000 \$.

M. Garon: 3 873 000 \$.

M. Middlemiss: Oui...

M. Garon: C'est correct. L'engagement 49.

M. Middlemiss: ...ce qui représente 29,34 %.

M. Garon: Laissons faire les pourcentages. On...

M. Middlemiss: D'accord. Quand ça fait l'affaire, on parle de pourcentages; quand ça ne fait pas l'affaire, on parle de chiffres.

M. Garon: Ça ne fait pas l'affaire plus. Ça ne fait jamais l'affaire. Tant de pourcent de dépassement. 5 111 125 \$ coût initialement prévu, combien ça va coûter?
(21 h 15)

M. Middlemiss: 6 090 000 \$, 19,14 %.

M. Garon: Et l'engagement 50. Contrat prévu à 6 097 000 \$.

M. Middlemiss: Celui-là va finir à 12 095 000 \$, 98,36 %. Celui-là vous voulez l'avoir, hein?

M. Garon: Je ne sais pas, moi, je vous le demande. Je veux tous les avoir. Je ne me réjouis pas du malheur des contribuables qui ont à payer ces montants-là.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Moi, je ne suis pas un gars...

M. Middlemiss: Donc, vous voyez l'évaluation, Mme la Présidente. Juste l'exercice va démontrer que l'écart de variation et les travaux de préparation, je pense, dans tous les cas ont été faits à peu près de la même façon, tous de la même façon. Et on peut...

M. Garon: Qui étaient les...

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, laissez-moi finir, s'il vous plaît! On peut voir que la variation, on part de 8 % pour terminer à 98 % et ça explique exactement, tu sais, ça justifie et explique l'intervention que j'ai faite tentant de dire combien difficile c'est...

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: ...dans des travaux de cette nature, d'être exact.

M. Garon: À l'engagement 48 là, qui était le surveillant des travaux? Il a fait les plans et la ligne d'approbation.

M. Middlemiss: Les plans ont été faits à l'interne. René Séguin est le surveillant. Coordonnateur, Pellemon. Le comité des trois que je vous ai donné tout à l'heure.

M. Garon: Et qui envoyait ses recommandations à qui?

M. Middlemiss: Dans tous les cas et à M. Robert Schiettekatte.

M. Garon: L'engagement 49. Quelle est la firme qui faisait la surveillance?

M. Middlemiss: Hamel, Beaulieu et associés. Pellemon, coordonnateur et le même comité de trois.

M. Garon: Qui envoie sa recommandation à qui?

M. Middlemiss: Au même. C'est toujours la même chose là, Robert Schiettekatte.

M. Garon: O.K. À l'engagement 50 où le dépassement est de presque 100 %, de 6 000 000 \$ à 12 000 000 \$.

M. Middlemiss: RDO Experts Conseils, Pellemon, le même comité.

M. Garon: Qui envoient la recommandation à qui?

M. Middlemiss: Bien, à la même personne, Robert Schiettekatte.

M. Garon: Et à l'engagement 51 maintenant, le contrat qui devait coûter 6 000 000 \$...

M. Middlemiss: RDO Experts Conseils...

M. Garon: Bien non, le contrat devait coûter 6 559 000 \$, vous n'avez pas dit combien il a coûté, lui.

M. Middlemiss: 10 000 000 \$.

M. Garon: 10 000 000 \$.

M. Middlemiss: 52,45 %, oui.

M. Garon: 10 000 000 \$ juste?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Anticipé. Ah! C'est juste anticipé là.

M. Middlemiss: Final anticipé, oui.

M. Garon: Et les surveillants étaient de qui?

M. Middlemiss: Bien, il y a déjà... Oui, c'est RDO Experts Conseils, Pellemon et le même comité de trois.

M. Garon: Qui recommande à qui?

M. Middlemiss: Au même.

M. Garon: Lequel?

M. Middlemiss: Robert Schiettekatte.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va là? Là, on est rendu à l'engagement 52 pour vrai.

M. Garon: Combien ont coûté les plans préliminaires de ces quatre contrats-là et combien ont coûté les firmes qui ont fait la surveil-

lance?

M. Middlemiss: Les plans ont été faits à l'interne. Les montants de la surveillance... Ça, c'est l'engagement 48...

M. Garon: Celles qui avaient été prévues. Les fins de surveillance qui avaient été prévues et celles qui ont effectivement...

M. Middlemiss: Oui. Ça, c'est pour les engagements 48, 49, 50 là, hein?

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Parce que vous ne les avez pas demandés avant.

M. Garon: On vous les demande là. Et vous pouvez nous les fournir par la malle.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on ne les a pas parce que ici, on a des firmes qui ont deux contrats, pas nécessairement les deux mêmes contrats. On va envoyer les montants. On va faire parvenir ces montants-là, Mme la Présidente, à la commission.

M. Garon: On voudrait les avoir de l'engagement 45 à 51.

M. Middlemiss: O.K. On va vous les envoyer.

M. Garon: Les coûts des plans préliminaires...

M. Middlemiss: O.K. C'est fait à l'interne.

M. Garon: Je ne le sais pas, vous me le direz, là.

M. Middlemiss: Je vous le dis, c'est fait à l'interne.

M. Garon: Oui. Les plans préliminaires, les coûts initiaux prévus pour la surveillance, les coûts effectivement payés pour la surveillance de chacun de ces contrats-là.

M. Middlemiss: On va les faire parvenir.

M. Garon: ...puis les plans.

M. Middlemiss: Oui. O.K.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements 45, 46, 47, 48, 49, 50 et 51 sont vérifiés.

M. Garon: Vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): On appelle l'engagement 52.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 53.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 54.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 56.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 57.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 58.

M. Garon: C'est une firme, ici... l'achat des cinq poutres d'acier, Quali-Métal inc. Est-ce que c'est une firme qui manufacture ça à Charlesbourg, ou bien qui a un comptoir de vente?

M. Middlemiss: Laquelle, ça?

M. Garon: À l'engagement 58. Quali-Métal inc., de Charlesbourg-Ouest. Est-ce que c'est une firme qui fait des prix à partir de là ou qui manufacture là?

M. Middlemiss: On peut vous indiquer qu'on ne sait pas si on fabrique là, mais il y a un entrepôt.

M. Garon: J'aimerais le savoir. Vous pourrez le fournir, si vous le voulez, par après.

M. Middlemiss: Oui. On fera une vérification.

M. Garon: Quali-Métal, Charlesbourg-Ouest, si elle manufacture, si elle a un comptoir, un bureau dans un entrepôt? À quelle place elle manufacture, si elle manufacture?

M. Middlemiss: Non, mais elle a un entrepôt.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Des poutres d'acier, des choses comme ça. Oui, c'est un entrepôt. Pour moi, ça ne doit pas être une... Si on regarde des poutres d'acier...

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: ...c'est surtout un entrepôt, un distributeur. On peut vérifier.

M. Garon: Oui. Si c'est un distributeur ou si c'est un manufacturier à cet endroit-là. Ou à quelle place il manufacture s'il fait juste distribuer à partir de là? Ou est-ce qu'il distribue à partir de là ou s'il fait juste avoir une boîte postale?

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements de janvier 1990 sont vérifiés, sous réserve des réponses aux questions. J'appelle février 1990, l'engagement 1.

Février

M. Garon: Février 1990. Il y en a combien?

Une voix: Il y en a beaucoup.

M. Garon: Non, il n'y en a pas beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a 84, M. le député.

M. Garon: En février?

La Présidente (Mme Bélanger): 84.

M. Garon: Engagement 1, vérifié. Engagement 2, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3.

M. Garon: Je prendrais une copie du protocole, s'il vous plaît, de l'engagement 3 avec la municipalité de Saint-Liboire.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis dans quelle proportion vous avez payé.

M. Middlemiss: 90 % la municipalité et 10 % le ministère des Transports.

M. Garon: La municipalité a payé 90 % ici?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Comment ça se fait?

M. Middlemiss: C'est le protocole d'entente qui a été négocié avec la municipalité.

M. Garon: Ça a coûté combien à la municipalité? 3 600 000 \$?

M. Middlemiss: 3 543 000 \$. C'est un programme d'assainissement des eaux, etc. Donc, la contribution du MTQ était de 10 %.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3 vérifié. Engagement 4.

M. Garon: Engagement 4, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10.

M. Garon: Quelle est la contribution du ministère, ici?

M. Middlemiss: 72,8 %.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Merci. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11.

M. Garon: Vérifié. Ah oui! attendez un peu. Ça ne soumissionne pas fort, hein! Les soumissions, on dirait que les gens à qui on demande des soumissions ont peur du ministère des Transports: 28 demandées, 1 reçue; 28 demandées, 4 reçues; 28-3... 28-3, ça ne fait pas beaucoup de soumissions.

M. Middlemiss: Non. Ce qui arrive aujourd'hui, Mme la Présidente, c'est que souvent, on devient de plus en plus spécialisé dans des types d'équipement. C'est ça le problème, ce n'est pas tout le monde qui peut fournir les pièces d'équipement demandées.

M. Dufour: Ça ressemble à ce qui se passe dans des endroits quand ils veulent avoir un équipement donné; ils demandent des spécifications qui s'appliquent à l'équipement qu'ils veulent avoir.

M. Middlemiss: Non, non. Ce que je voulais indiquer, Mme la Présidente... Ici, on parle de niveleuse... Les compagnies, comme les gens qui les vendent, les concessionnaires, des fois, ce n'est pas tous les concessionnaires qui peuvent obtenir les pièces d'équipement.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: M. le ministre, en ce qui concerne... Oui, finissez, peut-être.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Châteauguay.

Mme Cardinal: Dans la présentation des cahiers de charges lorsqu'ils font les soumissions, et c'est peut-être un élément, c'est que - moi, j'en ai dans mon comté, justement un fabricant de charrues et tout ça - ça ne rentre jamais dans les conditions; soit que le gabarit n'est pas ci, telle niveleuse n'est pas ça. Il y a toujours un élément qui fait qu'il n'est jamais retenu. Alors, est-ce que c'est planifié, vous avez seulement une forme...

Une voix: Un standard.

Mme Cardinal: ...de charrue qui doit être acceptée et pas d'autres? Quelles sont les normes, vraiment?

M. Middlemiss: C'est certain que dans tout l'équipement, il y a des standards, des normes à suivre. Ces normes-là, normalement, sont les mêmes normes que nos voisins en Ontario vont avoir, etc. Je ne pense pas qu'il y ait une norme spéciale, de façon générale, pour le Québec; on

suit les mêmes normes.

Mme Cardinal: Mais ici, je vous parle de la mienne, ma compagnie. Tout le monde l'achète à l'extérieur et ici, au Québec, on n'est pas capable... au moins d'en acheter une à l'occasion. Parce qu'à chaque fois qu'il a soumissionné, ça ne rentrait jamais dans l'ordre; il y avait toujours un gabarit ou quelque chose qui manquait.

M. Middlemiss: Nos standards... Je ne pense pas qu'on ait établi des normes et des standards pour éliminer les fournisseurs du Québec.

Mme Cardinal: Non, mais peut-être qu'il serait bon de le clarifier parce que les gens ont l'impression que c'est ça, effectivement.

M. Middlemiss: O.K.

Mme Cardinal: Ça fait des années qu'ils soumissionnent. Là maintenant, c'est inutile, ils ne le font plus parce qu'il y avait toujours un élément... Moi, j'ai dit: Écoutez, présentez-le; si vous ne faites pas de soumission, vous n'aurez jamais de contrat. Ils m'ont montré... c'est inutile. Alors, c'est pour ça que je voulais clarifier, s'il y avait des gabarits ou s'il y avait une particularité dans la charrue. Est-ce qu'elle est trop large, est-ce qu'elle est trop petite, est-ce qu'elle n'est pas assez... trop haute ou pas assez large pour nos trottoirs? Je ne sais pas. Moi, j'essaie de trouver un élément qui pourrait...

M. Middlemiss: De façon générale, premièrement, nous avons des standards et des normes qui se comparent avec d'autres. Donc, on n'est pas différent des autres. Toutefois, c'est peut-être moi qui vous ai embarquée sur une tangente parce que ici, c'est de l'équipement loué qu'on a.

Mme Cardinal: Ah bon!

M. Middlemiss: C'est de la location. Et pour répondre, Mme la Présidente, que sur 28, nous avons reçu cinq soumissions. Nous en avons choisi une. Donc, si la première que nous avons acceptée n'est pas disponible, on en a d'autres pour aller, qui ont soumissionné, et ceci se fait par le ministère des Approvisionnements et Services.

Mme Cardinal: Merci, monsieur.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 12.

M. Garon: À 12, vérifié.
(21 h 30)

13. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement dé les soumissions, les papiers pour la soumission? Ça marche?
- M. Garon:** Vérifié.
14. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
15. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement Mégantic-Compton, pour la première fois!
- M. Garon:** Vérifié. Je l'ai vu.
16. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** C'est une machine pour laver quoi, ça? Des laveuses mobiles, là?
- M. Middlemiss:** C'est une machine à laver eau chaude/eau froide, haute pression, mobile sur roues, avec guidon de transport.
- Une voix:** Laver les équipements, pour moi.
- M. Garon:** J'ai vu ça, mais ça ne me dit rien. C'est pour laver quoi? Pour laver l'asphalte?
- M. Middlemiss:** Non. Pour laver les camions, les camions sales et tout ça.
- M. Garon:** Pour laver les camions?
- M. Middlemiss:** Oui.
- M. Garon:** O. K. Vérifié.
17. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
18. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vous en avez rien qu'une, encore là. Vous avez remarqué, là? On n'est pas dans le fond des cantons. Regardez La Prairie, Saint-Jean, Chambly, Vachon et Bertrand. Longueur, 92 kilomètres, c'est un gros contrat, une seule soumission reçue. On a une drôle d'impression. À date, c'est toujours une soumission, une soumission. Tantôt, on pouvait dire, quand c'était loin: C'est loin, aux Îles-de-la-Madeleine. Mais là, on n'est pas aux Îles-de-la-Madeleine, on est dans le bout de Montréal. Il doit y en avoir plusieurs entrepreneurs. Il y en a rien qu'un qui soumissionne. Est-ce que vous pouvez me dire à quelle place les annonces ont été publiées, les délais de publication, et il y en a combien qui ont demandé les soumissions, les papiers pour la soumission? Ça marche?
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 17 est vérifié, sous réserve.
- M. Garon:** A-t-il dit oui?
- La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.
- M. Garon:** Vérifié. L'engagement 18.
18. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
19. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
20. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** 20. Bon, les Entreprises Bon Conseil. Là, un dépassement de 2 245 000 \$ pour porter à 11 747 175 \$ le coût du contrat pour des travaux de réfection d'un tronçon de l'auto-route 20, compris entre l'échangeur Montréal-Ouest et l'échangeur Turcot. Est-ce que c'est le dernier dépassement en supplément ou s'il va y en avoir d'autres? Il y en eu combien? C'était quoi, le coût initial prévu pour ce contrat-là? Et le coût total final est évalué à combien, maintenant? L'avez-vous?
- M. Middlemiss:** Le montant du marché est 8 638 796 \$ et le montant final est 11 747 175 \$, pour un supplément de 3 108 379 \$.
- M. Garon:** Qui est le président d'Entreprises Bon Conseil ltée?
- M. Middlemiss:** Qui est le président de l'entreprise? Moi, je ne l'ai pas. Est-ce qu'on pourrait-
- Une voix:** M. Houle.
- M. Middlemiss:** M. Houle.
- M. Garon:** Ça fait longtemps?
- M. Middlemiss:** Pardon?
- M. Garon:** Est-ce que ça fait longtemps?
- M. Middlemiss:**... que c'est M. Houle?
- Une voix:** 1980.
- M. Middlemiss:** En 1980, c'était lui.

M. Garon: Qui a approuvé les dépassements?

M. Middlemiss: Les surveillants, les Consultants BCPTA inc.; Francis Bouva comme coordonnateur; le directeur régional adjoint, M. Jacques Alepin; le chef du service des Opérations territoriales Ouest, Antoine Dion; autorisation, M. Jiona, sous-ministre adjoint.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20 est-il vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 21.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 22.

M. Garon: 22. Un supplément de 1 136 000 \$ pour porter le contrat à 5 136 000 \$. Quel était le coût original des travaux, le coût du contrat afin de poursuivre les travaux d'ingénierie du boulevard Laramée?

M. Middlemiss: Oui. Ça a débuté en 1972, une somme de 350 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On a ajouté un montant de 165 000 \$ en 1973, 300 000 \$ en 1977; ensuite 1 666 085 \$ en 1977; ensuite, 1 500 000 \$ en 1984 et, aujourd'hui, on demande 1 136 000 \$.

M. Garon: J'espère qu'il n'y aura pas trop de dépassement pour les travaux. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22 est vérifié. J'appelle l'engagement 23.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Qui sont les gens qui ont autorisé le dépassement? Est-ce que le coût total... Le coût original était de combien ici, pour porter les travaux... Je veux dire, un dépassement de 597 000 \$ pour porter les travaux de réparation des structures à 8 052 000 \$. Quel était le coût initial?

M. Middlemiss: 6 777 372 \$. Montant final: 7 934 344, 65 \$, pour un supplément de 1 156 972 \$.

M. Garon: Qui a autorisé les dépassements?

M. Middlemiss: Les consultants Dessau inc.; Francis Bouva comme coordonnateur; Jacques Alepin, Bernard Baribeau; autorisation de Paul Maranda et Ted Jiona.

M. Garon: Vérifié. L'engagement 25. Un supplément ici que vous demandez de 2 069 000 \$ pour porter le coût du contrat à 13 930 000 \$. Mais quel était le coût initial du contrat?

M. Middlemiss: 7 472 142 \$. Montant final: 13 921 886 \$. Un supplément de 6 449 000 \$...

M. Garon: Qui l'a approuvé?

M. Middlemiss: Préparer le surveillant, Legault, Mercier, Saint-Germain, Pigeon et associés; le coordonnateur du MTQ, Claude Sabourin, ingénieur; directeur régional adjoint, M. Jacques Alepin; sous-ministre adjoint, M. Ted Jiona.

M. Garon: Ah! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25 est vérifié. J'appelle l'engagement 26.

M. Garon: Ici, le contrat pour réaliser l'étude d'opportunité d'aménagement des voies de contournement à l'est de **Rivière-du-Loup**. C'est quoi ça? La voie de contournement à l'est de **Rivière-du-Loup**, je ne comprends pas trop, et du village de Saint-Georges-de-Cacouna, puisque l'autoroute est rendue à Cacouna. Pour contourner quoi? Le but, c'est de contourner quoi? Je ne comprends pas trop.

M. Middlemiss: C'est le contournement de **Rivière-du-Loup** sur la route 185, la transcanadienne qui s'en va au Nouveau-Brunswick, qu'on a étudié, le contournement de **Rivière-du-Loup**.

M. Garon: Vous contournez ça en venant de l'est là?

M. Middlemiss: Oui, sur la route 185.

M. Garon: En arrivant du Nouveau-Brunswick?

M. Middlemiss: Oui, en arrivant à **Rivière-du-Loup**.

M. Garon: Quand vous arrivez, vous arrivez à l'ouest de **Rivière-du-Loup** avec cette route là.

M. Middlemiss: On m'indique que présentement on traverse la ville de **Rivière-du-Loup** en provenance de l'est.

M. Garon: Oui, mais vous la traversez par l'autoroute.

M. Middlemiss: Peut-être que c'était un lien pour... 27.

M. Garon: Je ne comprends pas trop le besoin de contournement qu'il y a là. Il y a 12 000 de population à Rivière-du-Loup. Il y a déjà une autoroute qui traverse Rivière-du-Loup. C'est pour contourner l'autoroute? Là, franchement!

M. Middlemiss: C'est que maintenant la route 185 arrive à l'ouest de Rivière-du-Loup. 28.

M. Garon: Il passe combien de véhicules par jour là-dessus?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'essaie d'expliquer quoi là. On regardait si ce ne serait pas possible que les gens qui viennent de Rimouski puissent éviter... qu'ils ne soient pas obligés de traverser Rivière-du-Loup.

M. Garon: Oui; mais ils arrivent par l'autoroute. Ça n'a pas de bon sens là. Ils arrivent par l'autoroute, comment est-ce qu'ils traverseraient Rivière-du-Loup par l'autoroute? En quoi... Où est le problème? Je ne comprends pas là. Franchement!

M. Middlemiss: L'accès à la 185, lorsqu'on vient de l'ouest, se fait très bien. On prend la 185 de la 20. Lorsqu'on vient de l'est, toutefois, il faut traverser la ville.

M. Garon: On ne peut pas faire autrement.

M. Middlemiss: On cherche s'il n'y aurait pas une meilleure façon d'avoir accès à la 185, lorsqu'on vient de l'est, au lieu de passer où on passe présentement. C'est ça l'étude d'opportunité. Est-ce qu'il y aurait une voie, une route qui pourrait être, disons, plus efficace et empêcher les gens de traverser la ville? On est en train de faire l'étude.

M. Garon: Ils arrivent sur l'autoroute, ils traversent la ville sur l'autoroute.

M. Middlemiss: Non, non. Lorsqu'ils descendent, ils partent de l'autoroute pour se rendre à la 185, et là, ils sont obligés de se promener dans la ville. On regarde pour voir s'il n'y aurait pas une route qui serait plus directe.

M. Garon: Une autre affaire qui a été mal conçue. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 25 est vérifié. Engagement 26. (21 h 45)

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 28.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 29.

M. Garon: Contribution accordée pour les travaux d'amélioration du chemin du rang Saint-Charles, dans la municipalité de Saint-François-de-Beauce, comté de Beauce-Nord. Est-ce qu'il y a une contribution de la municipalité là?

M. Middlemiss: Oui, 46 %.

M. Garon: Moins pesant. 46 %.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Il n'y a pas le même avantage que dans Beauce-Sud à 80 % lui. 80 %-20 %.

M. Middlemiss: C'est l'engagement 29? Excusez-moi. Est-ce que c'est à l'engagement 29 ou à l'engagement 30 que vous me posez la question?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 30.

M. Middlemiss: 30, O. K., je m'excuse. O. K. À l'engagement 30, c'est 100 %.

M. Garon: 100 %.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Dans Laviolette, c'était 46 %. Alors, quand vous avez dit 46 %, pour vous, c'était à l'engagement 29.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Dans Laviolette, la ville de Grand-Mère. Bon. Alors, l'engagement 30 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 31-

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu là. Oui, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 32.

M. Garon: Vérifié... Attendez un peu là. Ah! c'est les services de téléphone. Là-dedans, contrat relatif à la fourniture de services de télécommunications pour une période de 12 mois. Est-ce que c'est seulement les frais de téléphone ou aussi les frais de communication pour la publicité du ministère? Est-ce que c'est seulement les frais de téléphone?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est quoi?

M. Middlemiss: C'est le téléphone...

M. Garon: Combien, le téléphone?

M. Middlemiss: On n'a pas la ventilation. On pourrait vous la faire parvenir. C'est téléphone, radio, lignes informatiques et télécopieurs.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la ventilation des coûts, 8 000 000 \$? O. K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
33.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
34.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
35.

M. Garon: Il y a un autre dépassement ici, de 272 000 \$ à 1 129 000 \$. Le coût initial était de combien? Le coût final, de combien?

M. Middlemiss: Le coût initial était de 779 049, 92 \$ et le coût final de 1 100 592 \$.

M. Garon: Les raisons du dépassement?

M. Middlemiss: Variations des quantités, travaux non prévus, réajustement de taux de transport, indexation décrétee pour l'industrie de la construction et conciliation du bitume.

M. Garon: C'est quelle longueur?

M. Middlemiss: 2, 53.

M. Garon: 2, 53. Mais là, ce n'est pas du vieux, on a refait la route. Comment se fait-il qu'on se soit trompé de même dans autant de choses dans les prévisions? On n'est pas dans le béton de l'autoroute, là. Donnez-nous une explication?

M. Middlemiss: Il y a 103 000 \$ pour des

travaux imprévus, 218 000 \$ dus aux variations des quantités. Variations des quantités: 12 234,6 mètres cubes en plus de déblai classe 2, pour une somme de 69 125, 21 \$. Excavation 2e classe pour petit ouvrage dehors: 357 mètres cubes, pour une somme de 3121, 12 \$. Emprunt, classe A, 2822 tonnes en plus: 16 112, 25 \$. Granulat concassé 56-0, 6370 tonnes en plus: 50 770 \$.

M. Garon: Les travaux ont doublé dans ce cas-là. Là, on n'était pas dans le béton analysé au thermoanalyseur.

M. Middlemiss: Des tuyaux en béton armé: 450, 600, 750...

M. Garon: Alors, faire une route de rang, là...

M. Middlemiss: 45 000 \$. Ça, ce sont des projets pour mettre des entrées. Il y a ça aussi.

M. Garon: Oui, je comprends ça.

M. Middlemiss: Le revêtement de protection en gazon...

M. Garon: C'est le chemin... C'est la reconstruction du chemin du 3e rang dans la paroisse de Sainte-Justine-de-Newton. Les dépassements, ça passe du simple au double: quelque 500 000 \$ à 1 129 000 \$. Là, on n'est plus dans le béton pourri, là. Comment ça se fait que ça double? C'est difficile à expliquer. Qui a approuvé les dépassements?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, on a construit, oui, quelque chose, une nouvelle route. On a eu des problèmes de variation du sous-sol.

M. Garon: Comment ça? La variation du sous-sol.

M. Middlemiss: Oui. C'est que durant l'exécution, on a eu des problèmes avec des sols. On pensait être capable de réutiliser les sols qui étaient là pour du remblai, du sol de déblai pour du remblai. Malheureusement, on n'a pas pu l'utiliser et on a renforcé la route parce que c'est une sortie de carrière. Il y a une sortie de carrière; donc, on a été obligé de renforcer la route pour qu'elle puisse avoir une vie assez longue.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Et c'est pour ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Dans le rang. Il passe combien de véhicules par jour dans le 3e rang de Sainte-Justine-de-Newton pour renforcer cette route-là?

M. Middlemiss: Bien, regardez. Il y a une carrière... C'est un peu le problème que... Il y a certaines municipalités qui ont des zones d'extraction, que ce soit de la pierre concassée, le gravier et le sable et ces matériaux servent pour la construction, des fois, à l'extérieur...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...des municipalités. Donc, tout le monde en bénéficie.

M. Garon: Il passe combien de véhicules par jour...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: ...dans ce rang-là?

M. Middlemiss: Non, non. Et je pense que dans des contextes comme ça, les municipalités qui fournissent ces matériaux ne sont pas nécessairement compensées pour l'entretien de leur réseau routier.

M. Garon: Je comprends tout ça, mais il passe combien de véhicules par jour dans ce chemin-là? C'est le chemin du 3e rang dans la paroisse Sainte-Justine-de-Newton, comté de Vaudreuil-Soulanges.

M. Middlemiss: On va vérifier...

M. Garon: Le président du Conseil du trésor qui demande de resserrer les dépenses, je pense bien qu'il comprendrait ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est donc facile de critiquer.

M. Garon: Je ne critique pas.

M. Middlemiss: Au moins, si c'était une critique constructive.

M. Garon: Je demande juste le nombre de véhicules qui passent là par jour.

M. Middlemiss: On va lui donner le nombre de véhicules par jour, sauf que, Mme la Présidente, on a construit une route pour être capable de supporter la charge de camions qui vont à des carrières chercher des matériaux qui sont utilisés dans le domaine de la construction.

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: Et la reconstruction de cette route...

M. Garon: Il y a bien des "trucks" de lait qui passent dans les campagnes.

M. Middlemiss: ...c'était une route existante et durant les travaux, on s'est aperçu en excavant qu'il y avait de la terre végétale en dessous de la chaussée. Comme vous le savez, Mme la Présidente, la terre végétale, ce n'est certainement pas fait pour supporter des charges. C'est bon pour faire pousser dans le domaine de l'agriculture, mais ce n'est certainement pas bon en dessous de la chaussée d'une route. C'est ce genre de sol là que nous avons été obligés d'enlever et de remplacer par des sols qui sont capables de supporter la charge. En passant, Mme la Présidente, il y a 700 à 800 autos par jour.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: 700 à 800 par jour.

M. Garon: 700 à 800?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Qui a approuvé le dépassement?

M. Middlemiss: Raymond Bélanger, ingénieur surveillant, et Jacques...

M. Garon: Est-ce que ça a été fait par... Oui. Continuez. Je m'excuse.

M. Middlemiss: C'est quoi votre question?

M. Garon: Continuez, je vais revenir avec une autre question après.

M. Middlemiss: Jacques Alepin, directeur régional adjoint, et autorisé par Robert Schietkatte.

M. Garon: Est-ce que le contrat avait été donné par soumissions ou bien sans soumissions?

M. Middlemiss: Soumissions.

M. Garon: Il y en avait combien de soumissionnaires?

M. Middlemiss: Il y avait six soumissionnaires et le contrat a été...

M. Garon: Quelle différence de prix y avait-il entre le plus haut et le plus bas?

M. Middlemiss: O.K. On l'a donné au plus bas conforme, qui était Bau-Val inc., une somme de 779 049 \$.

M. Garon: Puis le plus haut était à combien?

M. Middlemiss: 960 000 \$.

M. Garon: Il était plus proche, lui.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Lui, il était plus proche.

M. Middlemiss: Bien, pas nécessairement. Mme la Présidente, on ne peut pas déduire que le fait qu'il y avait de la terre végétale en dessous de la chaussée, qu'on n'aurait pas été pris avec les mêmes quantités en surplus.

M. Garon: Bon. Vérifié.

M. Middlemiss: En passant, Mme la Présidente, il serait un peu difficile de donner un contrat au plus haut soumissionnaire et non pas au plus bas soumissionnaire conforme.

M. Garon: Oui. Mais si le plus haut l'avait sans dépassement, il coûterait encore meilleur marché que le plus bas avec dépassement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est simple et facile à dire après, mais il n'y a aucune garantie qu'on aurait réalisé des économies. C'est donc facile des fois, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 35 vérifié. Engagement 36.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 37.

M. Garon: Engagement 37, vérifié. Est-ce que c'est le seul dépassement ou s'il y en a eu d'autres, à l'engagement 37?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce que les 30 000 \$, c'est le seul dépassement ou s'il y en a eu d'autres?

M. Middlemiss: Non, c'est le seul.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 37 vérifié.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 38.

M. Garon: L'engagement 38, dépassement de 1 600 000 \$ pour porter le contrat à 5 000 000 \$. Quel était le contrat initial?

Une voix: 1 700 000 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: 1 700 000 \$ en 1972.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et on a ajouté 1 700 000 \$ en 1988 et 1 600 000 \$...

Une voix: Qui est demandé.

M. Middlemiss: ...qui est demandé.

M. Garon: Pensez-vous que c'est le dernier dépassement?

M. Middlemiss: "C'est-u" fini, ça?

M. Garon: Qui a approuvé le dépassement?

M. Middlemiss: Autorisation, Jean-Claude Larrivée, Bernard Valois, autorisé par Yvan Demers.

M. Garon: Ç'a passé directement de M. Valois à M. Demers ou ça a passé par des intermédiaires?

M. Middlemiss: C'est du génie, ça, Jean-Claude Larrivée, ce n'est pas de la construction.

M. Garon: O.K. C'est l'autoroute 5?

M. Middlemiss: L'autoroute 5.

M. Garon: Est-ce qu'elle a des chances d'être faite ou bien ce n'est que des études?

M. Middlemiss: Heureusement que depuis 1985, nous avons réussi à construire un tronçon qui n'avait pas été fait de 1976 à 1985, Mme la Présidente.

Des voix: Ah!

M. Garon: Non, mais ce bout-là, il s'agit de plans pour 5 000 000 \$. Est-ce que ça va faire comme l'autoroute 13, ça? On va pouvoir regarder... Des gens qui se contenteront de regarder les plans.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 38 est vérifié.

M. Garon: Quand est-ce que vous avez l'intention de faire ces travaux-là? À l'engagement 38.

M. Middlemiss: Sur la 5?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Bien, on vient de compléter

un tronçon de huit kilomètres et on a d'autres travaux pour le contournement de Wakefield qui sont prévus dans le budget de 1991-1992 et nous espérons... le plus tôt possible.

M. Garon: L'engagement 38 est vérifié. Engagement 39.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38 est vérifié. Étant donné l'heure, M. le député de Lévis, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 2)