



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministre délégué aux Transports

Le jeudi 25 avril 1991 - No 83

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	CAE-4903
M. Jean Garon	CAE-4905
M. Robert Middlemiss	CAE-4909
M. Réal Gauvin	CAE-4910
M. Jean Garon	CAE-4911
M. Robert Middlemiss	CAE-4915
M. Robert Thérien	CAE-4916
M. Michel Tremblay	CAE-4920
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport	CAE-4921
Sortie de l'autoroute 5 à Tulip Valley	CAE-4921
Ponts à Cascapédia	CAE-4934
Retards dans les travaux donnés à contrat	CAE-4944
Accès aux autoroutes	CAE-4950
Mur antibruit à Mont-Royal	CAE-4952
Routes en Gaspésie	CAE-4956
Dossier du pont de Québec	CAE-4958
Détérioration de certains ouvrages routiers	CAE-4961
Parachèvement de l'autoroute 30	CAE-4970
Réclamations additionnelles aux Transports	CAE-4972
Adoption des crédits	CAE-4977

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Robert Thérien, président suppléant

Mme Pierrette Cardinal
Mme Christiane Pelchat
M. Ghislain Maltais
M. Lewis Camden
Mme Denise Carrier-Perreault
M. Jean-Guy Bergeron
M. Michel Charbonneau

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 195
Québec, (Québec) G1R 5P3
tél. 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0623-0102

Le jeudi 25 avril 1991

Étude des crédits du ministre délégué aux Transports

(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 l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programme 2, secteur voirie, pour l'année financière 1991-1992. À cette fin, il a été entendu que la commission dispose d'une enveloppe de six heures. M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements?

Le Secrétaire: Aucun remplacement, Mme la Présidente.

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

Remarques préliminaires

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. MM. les membres de la commission, pour commencer, j'aimerais vous présenter les gens qui m'accompagnent. À mon extrême gauche, M. Paul Maranda, sous-ministre adjoint, et, à ma gauche immédiate, M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint. Aussi, dans la deuxième rangée, M. Germain Halley, sous-ministre adjoint; M. Ted Jiona; M. Alain Vallières; et aussi M. Roger Fortin, directeur de l'entretien; M. André Descôteaux, directeur du contrôle du budget; M. Gaston Dionne, budget; M. Euclide Harel, acquisitions; M. Jean Normand, structures; M. Michel Boivin, bureau de Montréal; M. Jean-Claude Larivée, projets; ainsi que M. Claude Beaupré; et M. Bernard Baribeau, construction. À ma droite, mon directeur de cabinet, M. Denys Jean et, en arrière de lui, mon attaché de presse, M. Denis Carmel.

Mme la Présidente, c'est la troisième fois depuis ma nomination comme ministre délégué aux Transports en octobre dernier que j'ai l'occasion de me présenter devant cette commission. Les deux fois précédentes, c'était pour la vérification des engagements financiers du ministère des Transports. J'ai indiqué, à ce moment, que j'avais l'intention de coopérer pleinement avec la commission pour que les opérations du ministère des Transports puissent être comprises de tous. Cette fois-ci encore, j'ai l'intention de continuer à contribuer du mieux que je peux aux travaux de la commission.

Aujourd'hui, nous avons l'occasion d'examiner l'ensemble des crédits du ministère des Transports pour le secteur de la voirie. L'examen des crédits, c'est l'occasion propice pour faire le

point sur nos activités comme ministère. C'est aussi un moment privilégié pour élaborer sur nos intentions pour l'année qui vient. Ce genre d'exercice permet également d'échanger des informations sur le fonctionnement du ministère. C'est donc dans cet esprit que nous nous présentons ici aujourd'hui pour répondre aux questions de la commission.

Le bilan 1990-1991. Dans un premier temps, j'aimerais faire avec vous un bref retour sur l'année qui vient de se terminer. L'an dernier, en 1990-1991, le MTQ s'était vu attribuer des crédits budgétaires de 1 004 865 000 \$ aux fins de la construction du réseau routier et de l'entretien des infrastructures de transport. Pour connaître les crédits budgétaires exclusivement affectés au réseau routier, il faut soustraire de cette somme 5 400 000 \$ pour le contrôle routier et 6 000 000 \$ pour l'entretien des quais et des aéroports. Le ministère des Transports du Québec disposait donc, au cours de l'année dernière, d'une somme de 993 000 000 \$ pour le réseau routier du Québec. Comme vous pouvez le constater au cahier des crédits, ces sommes ont été dépensées à l'intérieur des éléments suivants: l'amélioration du réseau, 335 669 600 \$; la réfection du réseau routier, 153 994 200 \$; l'entretien des infrastructures de transport, 329 904 000 \$; les ateliers, 58 729 300 \$; et le soutien, 115 167 900 \$.

Maintenant, les crédits 1991-1992. Pour cette année, dans le domaine de la construction du réseau routier et de l'entretien des infrastructures de transport, le MTQ dispose d'une somme de 1 056 864 000 \$, dont 1 050 284 000 \$ directement pour le réseau routier. Avant d'aller plus loin, il est quand même important de souligner que, malgré les difficultés financières qui frappent le gouvernement, celui-ci a tenu à conserver les sommes nécessaires à nos interventions sur le réseau routier. De nombreux ministères ont été mis à contribution pour aider le gouvernement à résoudre les problèmes budgétaires.

Le ministère des Transports a été épargné et il a même vu ses fonds augmenter de 140 000 000 \$, dont 57 000 000 \$ au seul chapitre du réseau routier. Donc, le MTQ disposera au cours de la prochaine année d'une somme de 1 050 000 000 \$ pour financer ses interventions sur le réseau. Par rapport aux crédits de l'an dernier pour ce même réseau, il s'agit d'une augmentation de 57 000 000 \$ et, donc, d'une croissance de 5,8 %. Ces sommes seront dépensées par le biais des éléments du programme 2, tels qu'ils apparaissent au cahier des crédits: 322 774 900 \$ pour l'amélioration du réseau routier; 219 544 000 \$ pour la réfection du

réseau routier; 333 038 900 \$ pour l'entretien du réseau routier; 59 073 200 \$ pour les ateliers; et 116 253 000 \$ pour le soutien.

Au-delà des chiffres que je viens de vous décrire, un certain nombre de dossiers attireront notre attention au cours de la prochaine année. D'abord, le plan quinquennal. Annoncé en 1990, ce plan en est aujourd'hui à sa seconde année d'existence. Depuis cette décision prise par le gouvernement, beaucoup de travail a été fait pour parvenir à traduire ce cadre budgétaire dans la réalité des projets. Les besoins annuels en interventions sur le réseau routier sont énormes. Les sommes consacrées par le gouvernement à la réalisation de ces interventions, même si elles sont importantes, ne permettent pas de tout faire en même temps.

Par ailleurs, pour réaliser un projet routier, il faut du temps. Du moment de la décision jusqu'à celui de sa réalisation, il s'écoule une période de plusieurs mois. Cette période sert avant tout à mener une série d'études et d'activités techniques, ainsi qu'à obtenir les autorisations requises. Tous ces facteurs rendent la planification absolument nécessaire. Il nous faut connaître aujourd'hui ce que nous ferons dans trois ou quatre ans et même plus loin. Au MTQ, il s'est toujours fait de la planification. Cependant, cette opération a toujours été menée avec une inconnue de taille, soit le budget disponible. D'année en année on planifiait, mais sans vraiment connaître les moyens financiers dont on disposait pour réaliser les projets. Le plan quinquennal de 1990 vient régler cette situation. On connaît aujourd'hui les budgets dont on disposera pour les quatre prochaines années. Il nous est donc possible de mieux planifier.

Le travail qui a été fait depuis l'annonce du plan quinquennal est à être terminé et complété en 1991-1992. Les besoins ont été identifiés et une première programmation a été arrêtée. Des ajustements demeurent, cependant, à faire pour finaliser notre plan d'opération pour les quatre prochaines années. C'est à cette tâche que nous travaillerons au cours des prochains mois. D'ici l'automne prochain, j'aurai l'occasion de rencontrer tous les députés et de discuter avec eux des ajustements à apporter à notre plan d'opération pour les quatre prochaines années.

Ensuite, les régions. Vous savez que, partout à travers le Québec, on réclame un réseau routier meilleur et qui répond davantage aux besoins. C'est particulièrement vrai dans les régions pour qui l'éloignement est un facteur important de développement socio-économique. Mais que l'on soit en région ou à Montréal, la problématique reliée à nos interventions sur le réseau routier est fonction des mêmes critères et nécessite donc de la planification. J'ai comme projet au cours de la prochaine année d'arrêter pour chacune des régions du Québec un plan de transport sur le réseau routier de cette région. Prolongement de la programmation quinquennale

provinciale, ce document décrira pour chaque région le plan d'opération du ministère sur le réseau routier pour les quatre prochaines années. J'espère par ce moyen donner aux régions un outil de travail et de référence utile et pratique. Il va de soi que ces plans seront arrêtés après consultation des députés et du milieu.

Le dossier de l'entretien d'hiver devrait continuer à attirer notre attention au cours de la prochaine année. La semaine dernière, j'ai rendu publique une nouvelle politique gouvernementale sur l'entretien d'hiver. Suite au dépôt du rapport Bernard l'automne dernier, nous avons travaillé en étroite relation avec les représentants de l'ACRGQ et de l'APMLQ pour mettre au point cette politique. Deux de nos collègues, le député de Saguenay, M. Ghislain Maltais, et le député de Nicolet-Yamaska, M. Maurice Richard, ont été également associés à cette démarche et j'en profite pour les remercier.

Les changements qu'elle introduit sont les suivants: dans un premier temps, le remplacement du système actuel d'attribution des contrats par un système de soumissions publiques; deuxièmement, l'utilisation d'une procédure de préqualification qui devrait nous assurer de traiter avec des professionnels du déneigement; troisièmement, l'adoption d'un devis général d'entretien d'hiver dont les clauses sont plus serrées et qui permettra au ministère des Transports du Québec de mieux agir en cas de défaut d'exécution; quatrièmement, la révision des niveaux de services et leur inclusion au devis général d'entretien.

Pour l'année prochaine, il s'agira de suivre attentivement l'entrée en vigueur de cette nouvelle politique de façon à être en mesure d'y apporter les correctifs nécessaires, le cas échéant. Par ailleurs, nous poursuivrons nos échanges avec les deux associations représentant les entrepreneurs dans le but particulier d'aller plus loin dans le sens de la reconnaissance professionnelle des entrepreneurs en entretien d'hiver. Vous comprendrez, Mme la Présidente, que tous ces changements qui sont apportés à notre politique d'entretien d'hiver visent à garantir aux usagers du réseau routier une plus grande sécurité.

Au chapitre de la publicité le long des routes, comme vous le savez, mon prédécesseur avait mandaté le député de Rousseau, M. Robert Thérien, pour faire l'examen des irritants que pouvait causer l'application de la Loi sur la publicité le long des routes. À la fin de l'année dernière et au début de cette année, le député de Rousseau a mené une tournée qui lui a permis de rencontrer plusieurs personnes et organismes à travers le Québec. Le député m'a remis son rapport la semaine dernière. Présentement, nous sommes à l'analyser. Éventuellement, nous comptons le rendre public et le soumettre, entre autres, aux députés pour recueillir leurs commentaires. Suite à toutes ces démarches, nous

envisageons de retoucher la Loi sur la publicité le long des routes au cours de l'année 1991-1992.

Toujours dans le domaine des lois, il est de mon intention d'amorcer en 1991-1992 une sérieuse réflexion relativement à la Loi sur la voirie. Plusieurs m'ont fait la remarque que cette loi, compte tenu de son importance, mériterait d'être revue en profondeur. Ce travail de révision a été entrepris par mes prédécesseurs. Je compte poursuivre ces efforts et pouvoir le faire en **m'appuyant** sur l'expertise de la députation et la collaboration de nos partenaires du monde municipal.

D'autres dossiers sont à notre agenda pour l'année 1991-1992, mais, compte tenu du temps disponible, je m'arrêterai ici. Je suis maintenant disponible à répondre aux questions de la commission. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, quand on étudie les crédits du ministère des Transports, on se rend compte que le processus d'abandon du réseau routier québécois se poursuit. J'ai remarqué que celui qui devrait être le plus présent ici est absent. Le ministre a mentionné des fonctionnaires; son sous-ministre, lui, n'est pas là, comme ça arrive trop souvent. J'ai l'impression que ce serait...

M. Middlemiss: Excusez-moi, Mme la Présidente.

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

M. Garon: Non, mais j'ai...

M. Middlemiss: Est-ce que vous m'excusez?

M. Garon: À son tour.

M. Middlemiss: Oui, sauf que, là, Mme la Présidente, si le sous-ministre est absent, j'aurais peut-être dû l'indiquer, c'est qu'il est à l'extérieur du pays, il est en mission...

M. Garon: C'est justement.

M. Middlemiss: ...avec le ministre des Transports. Donc, je voudrais bien que ce soit clair, là. Ce n'est pas parce qu'il ne voulait pas être ici.

M. Garon: Mme la Présidente, ce n'est pas une raison: le sous-ministre est en voyage. Les routes au Québec, ça se passe ici. Les crédits du ministère sont prévus depuis un certain temps et, quand quelqu'un veut être présent, on s'organise

pour faire des voyages après. Il y a d'autres périodes pour faire les voyages. Justement, on remarque dans les différents ministères que ça voyage, mais quand on voit des résultats, c'est mieux. Moi, je ne sais pas à quelle place ils sont en voyage. Je remarque, depuis le mois d'août 1987, en étudiant le secteur des transports sans préjugé, que plus j'avance dans l'étude de ce ministère, plus j'ai l'impression de me retrouver à l'époque des dinosaures où, quand on pesait sur la queue de l'animal, la tête bougeait une heure après. J'ai l'impression qu'actuellement il y a des choses qui ne fonctionnent pas au ministère et j'ai l'impression que c'est parce que la tête ne bouge pas. C'est pour ça en particulier que je déplore l'absence du sous-ministre qui, trop souvent, est absent, alors que, quand on regarde ce qui se passe dans le ministère des Transports, on est obligés de constater. On n'a pas besoin de faire de grandes recherches, hein?

Si, seulement dans la signalisation, on imitait nos voisins. On a la signalisation la plus défectueuse qu'on puisse imaginer. C'est rendu même que les coroners, lorsqu'ils font des rapports d'enquête, sont obligés d'indiquer à quel endroit le ministère devrait mettre sa signalisation. On est rendu, dans des conclusions précises de coroners, après des morts, et il y a eu des enquêtes, à dire: Vous devriez mettre une affiche à tel endroit, un arrêt à tel endroit, un cli-gnotant à tel endroit parce que c'est défectueux.

Quand on regarde le moindrement, qu'on observe un peu ce qui se passe, on se rend compte qu'il y a un laxisme incroyable dans le secteur des transports au Québec. Moi, je pense qu'actuellement il y a un manque de volonté politique de faire les corrections. Je pense qu'il faut d'abord regarder les critiques et faire les corrections, plutôt que de passer son temps à justifier les erreurs passées. Je pense qu'on consacre beaucoup de temps au ministère à justifier les erreurs passées, alors qu'on n'a pas besoin d'être un grand génie, on n'a pas besoin d'être une 500 watts pour se rendre compte, actuellement, qu'on a les routes les plus mauvaises du Canada et de l'Amérique du Nord, qu'on est les automobilistes les plus taxés. C'est nous autres qui payons le plus pour nos routes en Amérique du Nord. On paie plus que n'importe quel citoyen du Canada. On paie plus que n'importe quel citoyen des États-Unis. En même temps, on a le réseau routier le plus pourri, le plus déficient, la signalisation la plus absurde qu'on puisse imaginer.
(10 heures)

Il ne s'agit pas toujours de sommes d'argent considérables, mais il y a quelque chose qui ne va pas dans ce ministère-là et c'est pour ça qu'à la dernière étude que nous avons faite j'ai demandé *une* enquête sur l'administration du ministère des Transports, parce qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans ce ministère-là et ça apparaît évident à tout le monde. Je suis per-

suadé, moi, si on enlève l'esprit de partisanerie et qu'on demande à chacun des députés: Êtes-vous satisfait du fonctionnement du ministère des Transports? que chacun va vous dire non.

L'effort financier pour les routes en 1991-1992, qu'on le dise ou qu'on ne le dise pas, diminue encore une fois. En effet, les crédits 1991-1992 du réseau routier ne sont même pas indexés. Alors, arrêtons de nous conter des histoires. Ils seront de 1 057 000 000 \$ alors que les automobilistes, eux, vont payer plus de 3 000 000 000 \$ en taxes de toutes sortes et alors que les crédits de l'an dernier étaient de 1 020 000 000 \$. Il s'agit d'une hausse de 3,6 % alors que le taux prévu de l'inflation en 1991-1992 est de 5,7 % et que les crédits, eux, dans leur ensemble vont augmenter de 6,8 %, ce qui veut dire, au fond, qu'il va y avoir moins de travaux cette année que l'an dernier, mais les automobilistes, eux, vont payer plus que jamais. La Société de l'assurance automobile du Québec va être siphonnée plus que jamais. Les permis vont coûter deux fois plus cher cette année que l'an dernier à pareille date, presque deux fois plus cher. Les droits d'immatriculation vont coûter 64 % plus cher; les permis de conduire, 92 % de plus que l'an dernier à pareille date.

Alors, les gens paient, mais le résultat n'est pas là. Pourquoi? Parce qu'on siphonne, et je pense que le ministre là-dedans a un mot à dire, les députés ont un mot à dire. Ce n'est pas pour rien que j'ai parlé des poissons rouges. Les députés ont un mot à dire. Il est inacceptable que le gouvernement perçoive autant d'argent des automobilistes et, en même temps, ne mette rien sur le réseau routier. C'est inacceptable. C'est pour ça que j'ai dit que les députés ont un mot à dire parce que, si les députés refusent d'accepter cette situation-là dans leur caucus, le premier ministre et le ministre des Finances ne pourront pas passer. Quand la ministre de la culture s'est tenue debout, c'est arrivé dans le domaine du livre, l'Opposition a aidé, mais la ministre a dit qu'elle ne voulait pas qu'il y ait une taxe sur le livre. Il n'y a pas eu de taxe sur le livre. Pourquoi? Parce que les gens ne voulaient pas qu'il y en ait une. Mais, dans le domaine de la voirie, c'est parce qu'il y a de la complicité, un silence coupable qui permet au ministre des Finances de siphonner au maximum les automobilistes et, en même temps, de leur donner quasiment rien.

Les travaux routiers prévus dans la région de Montréal, en 1991-1992, sont évalués à 108 000 000 \$, et ce montant sera sans doute plus élevé parce qu'on peut s'attendre à des dépassements comme il y en a eu au cours des trois dernières années, comparativement à 60 000 000 \$ avant les dépassements de l'an dernier. Ce sont encore les différentes régions du Québec qui subiront les contrecoups de la baisse du budget de la voirie. En effet, et nous le verrons en détail dans quelques instants,

toutes les régions du Québec, sauf la région de Montréal, voient leur budget de voirie diminuer en termes réels cette année.

Depuis 1986, le manque à gagner des crédits affectés au réseau routier est de 1 200 000 000 \$. Au fond, dans l'espace de six ans, vous avez mis 1 200 000 000 \$ de moins que sous le gouvernement précédent, c'est-à-dire 200 000 000 \$ de moins par année, et c'est là qu'est le problème des routes, c'est là qu'est la détérioration du réseau routier. C'est parce qu'il n'y a pas le même effort alors que le gouvernement perçoit de l'argent comme jamais.

Entre 1980 et 1985, soit six années financières, l'ancien gouvernement a investi 6 000 000 000 \$ en dollars de 1985, c'est-à-dire en mettant ça sur la même base de dollars constants, dans le réseau routier. Entre 1986 et 1991, également sur six ans, c'est-à-dire en tenant compte des crédits de cette année ou tel qu'on le voit aux crédits de cette année, le gouvernement libéral aura dépensé, en dollars de 1985, 4 800 000 000 \$ sur les routes, soit 1 200 000 000 \$ de moins que durant la période équivalente précédente sous l'ancien gouvernement. Si on compare six ans - six ans, c'est 1 200 000 000 \$ en dollars constants de moins que sous le gouvernement précédent. 1 200 000 000 \$ sur six ans, c'est 200 000 000 \$ de moins. C'est de l'argent. C'est considérablement d'argent et c'est là qu'est le problème du réseau routier. Et tous ceux qui pétent de la broue en disant: C'est de même depuis longtemps, ce n'est pas vrai. Des ornières, ça a apparu en 1986. La détérioration accélérée du réseau routier est apparue à partir de 1986 parce que jamais il n'y a eu si peu d'argent mis dans le réseau routier que sous le gouvernement actuel.

Évidemment, on avait des beaux discours, on a promis toutes les autoroutes possibles au Québec. Il y a rien que celle de l'Abitibi qui n'a pas été promise. On a promis toutes les autoroutes possibles, sauf qu'il ne s'est pas fait un pouce d'autoroute. On l'a fait croire aux gens, on les a fait rêver, mais... Ah! il y a eu le bout, grâce aux Indiens, à Châteauguay. Il y en a eu un petit bout, je dois bien le dire, évidemment. Là, il va falloir, par exemple, que les différentes régions du Québec qui veulent se faire faire des routes s'engagent des Indiens, parce qu'il y en a eu un petit bout à Châteauguay, évidemment, où on a eu 10 kilomètres grâce aux Indiens et aux Warriors. Là, le gouvernement a eu peur et il a fait un bout d'autoroute pour contourner la réserve.

Une voix: L'échéancier était quand même prévu, là.

M. Garon: Pour bien montrer...

Une voix: Une minute!

M. Garon: Il y a eu une loi spéciale l'été dernier. Non, non, l'échéancier, avec les lois spéciales, il n'y avait rien de prévu.

Mme Cardinal: Elle était pour cette année.

M. Garon: Pour bien montrer que les gens ont été bourrés lors du dernier budget avec l'annonce du plan quinquennal pour les routes, le gouvernement aura consacré au réseau routier 2 600 000 000 \$ de moins entre 1986 et 1994, soit à la fin de l'application de ce fameux plan Côté, par rapport à la période 1977-1985. J'ai un tableau ici pour le démontrer. Je n'avais pas le temps de..., mais je vais le produire pour ceux qui voudront l'avoir. Pourtant, le secteur des transports paie des taxes plus élevées que jamais et les libéraux y sont pour beaucoup.

Rappelons brièvement les gestes du gouvernement libéral pour augmenter le fardeau fiscal du secteur des transports. En 1986, il a augmenté et fixé la taxe sur l'essence à son plus haut niveau, le 4 février 1986. Le ministre nous a dit par après qu'il ne savait même pas ce qu'il faisait. Alors, il a augmenté les taxes pareil, au maximum. Il a collé l'ascenseur dans le plafond après ça en changeant la loi. Depuis 1986, il a fait adopter trois lois pour siphonner la Société de l'assurance automobile du Québec. Ainsi, la Société de l'assurance automobile du Québec a versé au fonds consolidé du revenu 762 000 000 \$ depuis 1986 et elle versera 968 000 000 \$ au gouvernement d'ici le 31 mars 1995. Additionnez ça, c'est plus de 1 700 000 000 \$ depuis que les libéraux auront été là, entre 1986 et 1995, siphonnés de la Société de l'assurance automobile, pas pour des fins d'assurance, pour les donner au ministre des Finances. Après ça, on se demande comment il se fait qu'il manque d'argent dans la caisse et qu'on augmente les permis et les droits d'immatriculation. Le prix du permis de conduire-

Une voix: Pour payer le déficit que vous aviez fait.

M. Garon: Il y avait de l'argent dans la caisse. Au contraire, il y avait des fonds accumulés et, là, on a commencé à siphonner les fonds accumulés...

Une voix: 25 000 000 000 \$ de déficit.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Garon: ...par l'ancien gouvernement. Les fonds étaient accumulés par l'ancien gouvernement. On a commencé à les siphonner avec le gouvernement actuel. Le prix du permis de conduire et les droits d'immatriculation ont été majorés respectivement de 92 % et 64 % le 1er septembre 1990. En décembre 1990, le ministre

des Transports du Québec a fait adopter le projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière, qui double les amendes pour les infractions, mais pas pour les augmentations de charge. Si on brise les routes, si on a des charges trop pesantes, là, on ne touche pas à ça. Il semble bien que d'autres taxes dans le secteur des transports seront annoncées dans le prochain budget, d'ici quelques jours.

Les augmentations décrétées par les libéraux font que les automobilistes, les camionneurs et les transporteurs québécois paient au gouvernement du Québec des montants plus élevés que jamais. Entre 1980 et 1985, le gouvernement du Parti québécois a perçu en moyenne 1 700 000 000 \$ par année des automobilistes, des transporteurs et des camionneurs. Depuis 1986, le gouvernement collecte 2 700 000 000 \$ en moyenne par année, soit 1 000 000 000 \$ de plus que sous l'administration du Parti québécois. Pourtant, le gouvernement libéral a coupé les budgets de voirie et jamais le réseau routier de toutes les régions du Québec n'a été aussi détérioré. Le gouvernement libéral consacre 1 \$ au réseau routier à chaque fois qu'il perçoit 3 \$ des automobilistes, des transporteurs et des camionneurs. Sous l'ancien gouvernement, on réinvestissait dans le secteur routier 1 \$ à chaque fois qu'on percevait 2 \$ d'un propriétaire de véhicule à moteur, ça veut dire 50 % de ce qu'on collectait.

Ce sont les régions qui sont les plus touchées par l'insuffisance des budgets de voirie. En 1991-1992, le budget de construction et d'entretien du réseau routier consacré à l'ensemble des régions du Québec diminuait en termes réels de 5 %. Toutes les régions subissent des baisses variant de 1 % à 14 % cette année. En Montérégie, le budget est au même niveau que l'an dernier et, à Montréal, il est en hausse de 2 %. Tout l'effort qu'on fait faire dans les régions a pour résultat d'augmenter le budget de 2 % à Montréal. L'examen de l'effort financier du gouvernement libéral par rapport à la période 1982-1985 pour la construction et l'entretien des routes par région montre que la situation est catastrophique dans toutes les régions du Québec, sauf à Montréal. La moyenne annuelle des budgets de voirie en construction et entretien pour toutes les régions, exprimés en dollars de 1982, était de 373 000 000 \$ entre 1982 et 1985; entre 1986 et 1991, cette moyenne est de 288 000 000 \$, soit 85 000 000 \$ de moins en moyenne par année. Il s'agit d'une baisse de 23 %. C'est de l'argent, 23 %. C'est pour ça qu'on voit que le réseau routier ne marche pas. Les baisses, par région, varient de 13 % à 40 %.

Pour le bénéfice des membres de la commission, je vais finir mon texte et je vais revenir pour donner les chiffres pour indiquer à quel point ça a baissé dans chacune des régions, chiffres que je vais rendre publics pour chacune des régions du Québec. De 13 % à 40 % que ça

baisse dans les régions, mais cela n'empêche pas le ministère de dépenser des montants faramineux en services professionnels. En effet, le ministère des Transports dépensera en 1991-1992 pour les services professionnels, administratifs et autres, 102 000 000 \$. L'an dernier, les dépenses de cette catégorie étaient de 72 400 000 \$. Il s'agit d'une augmentation de 29 600 000 \$ par rapport aux crédits de l'an dernier, ce qui représente une hausse, seulement en 1991-1992, de 41 %. Par ailleurs, les dépenses pour les services professionnels et administratifs au ministère des Transports du Québec ont littéralement explosé depuis 1986. Entre 1980 et 1985, ces dépenses variaient autour de 30 000 000 \$ par année. Elles sont passées successivement de 32 800 000 \$ en 1985 à 38 800 000 \$ en 1986, à 45 600 000 \$ en 1987, à 52 700 000 \$ en 1988, à 68 200 000 \$ en 1989, à 72 400 000 \$ en 1990 et à 102 000 000 \$ cette année. Il s'agit d'une augmentation incroyablement de 211 %; 211 % d'augmentation du budget pour les services professionnels, administratifs et autres en six ans.

En plus de diminuer le budget des routes, le Québec est plus tolérant que tout autre État américain ou province au Canada pour les limites de charge. En plus, ces limites ne sont même pas respectées. Le Québec est très permissif sur les limites de charge permises sur nos routes, et remarquez bien que ceux qui brisent les routes, ce ne sont pas les motocyclistes, ce ne sont pas les Volkswagen, ce sont les camions trop pesants, et là-dessus on ne bouge pas. En plus, la Société de l'assurance automobile et le ministre accordent une quantité incroyable de permis spéciaux pour dépasser ces limites comme ça ne s'est jamais vu dans toute l'histoire du Québec.

En 1990, la Société de l'assurance automobile du Québec a émis 34 455 permis spéciaux pour dépasser les limites de charge, pour dépasser les limites légales: 34 455 comparativement à 17 351 en 1985, c'est-à-dire deux fois plus de permis spéciaux par la Régie. Mais, en plus, le ministre, lui, a autorisé l'émission discrétionnaire, en 1990, soit la même année où il a fait adopter le projet de loi 108 sur le contrôle routier, de 4655 permis spéciaux, soit 652 de plus qu'en 1989, au-delà des charges excédentaires que peut accorder de façon spéciale la Régie de l'assurance automobile. Le ministre en a accordé, lui, 4655 au-dessus des charges excédentaires que peut accorder la Régie. Les charges et les dimensions. Le ministre a émis ces permis en vertu de l'article 633 du Code de la sécurité routière. En 1989, écoutez bien, il en avait émis 4003. Députés libéraux, députés ministériels, écoutez bien ce que je vais vous dire: En comparaison, il n'y avait eu aucun permis d'émission par le ministre en 1985. Des permis spéciaux comme ça pour dépasser, il n'y en avait pas. Cette pratique a débuté en 1986. Cette année-là, le nombre de permis émis par le ministre avait été de 196. On est rendu cette année, en 1990, à

4655.

Une voix: Il n'y avait pas de contrôleurs.

M. Garon: Ce n'est pas vrai, il y avait des contrôleurs et ils étaient à la Sûreté. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que le réseau routier au Québec soit dans un état pitoyable. C'est pour ça qu'on est arrivé là, ce sont les charges excédentaires qui brisent les routes. On y consacre moins d'argent qu'auparavant et, en plus, on permet aux camions surchargés de circuler librement. Un effort financier plus grand est donc nécessaire. Le gouvernement doit tenir compte que le secteur des transports paie des sommes faramineuses et que les propriétaires de véhicules à moteur ont le droit d'avoir de meilleures routes. De plus, le Québec devra abaisser ses limites de charge et se montrer plus sévère envers ceux qui ne les respectent pas.

Il faut également déplorer le manque de sensibilité du ministère à la sécurité routière. On doit constater que les recommandations des coroners sont vite reléguées aux oubliettes. On traite ça un peu comme des remarques farfelues. Nous n'avons pas l'impression qu'il existe un suivi des recommandations des coroners au ministère des Transports. Il est renversant de lire certaines recommandations des coroners, notamment celles portant sur l'installation de feux jaunes clignotants à des intersections de routes très bien identifiées et la pose de panneaux d'arrêt à des endroits où il y a eu des accidents mortels. Dans des cas pareils, on se demande si le ministère des Transports fait son travail.

De plus, on constate que le ministère continue à faire des aménagements routiers dangereux. On peut citer les exemples de raccordement de l'autoroute 5 à la route 105 dans l'Outaouais, la sortie de Tulip Valley - ce n'est pas fini, on va en reparler de ça - et de la côte à Vallée-Jonction, la sortie 112, où on dit: Pour sécuriser la côte - je le lisais dans le journal - on va en faire une autre: 1 350 000 \$, pour avoir mal fait la première. Pourquoi? Parce que les camions se retrouvent dans les restaurants. Les coroners se plaignent toujours que la Direction de la sécurité routière au ministère ne dispose pas de ressources et de moyens pour faire correctement son travail. Je sais qu'on va me dire: La sortie, c'est possible de passer par là. Mais, si ce n'est pas nécessaire de la sécuriser, pourquoi le ministère dépense-t-il 1 350 000 \$ \$ pour faire une autre sortie à cause du danger dans la côte 112 dans la Beauce? Pourquoi? Parce que c'est mal fait, mal planifié, c'est de l'improvisation permanente.

(10 h 15)

Mme la Présidente, il est temps que le ministère des Transports embarque sur les bonnes "tracks", les bonnes voies, parce que, actuellement, on est obligés de constater qu'il y a un

laxisme incroyable, il y a un manque de volonté politique incroyable, il y a un manque de rigueur, sur le plan administratif, incroyable dans ce ministère et c'est pourquoi nous disons qu'il a besoin d'un véritable ménage. Il faut sortir le ministère de la voirie du temps des routes de "garnotte", il faut en faire un véritable ministère des Transports. Actuellement, l'opération changement n'est pas faite et il est important de la faire. C'est pourquoi j'ai demandé qu'il y ait une enquête sur la gestion de ce ministère au cours des derniers engagements avec le ministre en titre et aujourd'hui je vais continuer à demander qu'il y ait des changements importants qui soient faits dans ce ministère-là parce qu'on a l'impression véritablement qu'on est dans une autre époque, l'époque où, en pilant sur la queue, on voit la tête bouger plusieurs heures plus tard. Je vous remercie, Mme la Présidente.

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

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je pense qu'il y a des choses qu'on ne peut pas laisser passer, la vérité, il faut qu'elle soit dite. Lorsqu'on parle de la répartition des crédits des services professionnels, administratifs et autres, je veux que tout le monde écoute, surtout, Mme la Présidente, le député de Lévis. Je vais vous faire la comparaison 1990-1991.

Dans un premier temps, Systèmes de transports terrestres: l'an dernier, en 1990-1991, il y avait 4 500 900 \$; cette année, nous avons 28 733 400 \$. Ça, Mme la Présidente, c'est l'addition du train de banlieue CN de Deux-Montagnes, au coût de 27 400 000 \$, et un contrat de recherche de 1 000 000 \$ que nous n'avions pas l'an passé. Donc, je pense qu'il faut dire la vérité sur toutes les choses.

Deuxièmement, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport: l'an passé, 53 063 800 \$; cette année, 50 035 300 \$, et ceci comprend Traitement informatique à la Société de l'assurance automobile du Québec pour une somme de 4 600 000 \$, les frais de perfectionnement Génie et opération pour 800 000 \$ et les frais de gardiennage, d'entretien, etc., pour 900 000 \$.

Troisièmement, Gestion interne et soutien: pour l'année 1990-1991, 4 803 100 \$; cette année, 3 465 000 \$. La Commission des transports du Québec: 1 054 000 \$ l'an passé; cette année, 986 800 \$. Transports maritime et aérien: l'an passé, 8 899 000 \$; cette année, 18 704 000 \$. La différence, Mme la Présidente, c'est le service aérien gouvernemental de 9 800 000 \$ qu'on ajoute maintenant, qui n'était pas là l'an passé, et la desserte maritime et aérienne de 8 700 000 \$.

M. Garon: Question de règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le ministre.

M. Garon: Question de règlement. On a traité des engagements maritime et aérien avec le ministre qui est responsable. Le ministre est responsable de la voirie, alors...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je m'excuse, c'est le député de Lévis qui a abordé la répartition des crédits des services professionnels, administratifs et autres. Ça comprend ce que je viens de vous donner, Mme la Présidente. La vérité, elle a sa place et on n'est pas pour commencer, quand ça fait son affaire à lui, à mettre de côté les choses qui détruisent complètement les arguments et la démagogie qu'il utilise, Mme la Présidente.

Une voix: C'est ça.

Une voix: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez continuer, M. le ministre.

M. Garon: Alors, on pourra vous reparler des appels d'offres du service aérien, justement, pour la vente des avions, si vous voulez. Si vous voulez en parler, on en parlera.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que vous pouvez juger, c'est vous, la présidente: Qui a abordé, qui a voulu nous démontrer qu'au point de vue des services c'était honteux, c'était pitoyable, qu'on dépensait énormément d'argent? Malheureusement, si lui et son équipe n'ont pas fait leur travail et n'ont pas pu faire la distinction que, cette année, il y a 24 000 000 \$ de plus parce qu'on a le train de banlieue CN de Deux-Montagnes et qu'on a changé le système pour le transport aérien, que ça, c'est une somme de 9 800 000 \$, et que c'est ça qui fait l'écart entre les 72 000 000 \$ de l'an passé et les 101 000 000 \$ de cette année... Et ça, Mme la Présidente, il faut le dire. Il a le don, le député de Lévis, de dire seulement ce qu'il veut dire et de ne jamais dire la vérité complètement. Je regrette, Mme la Présidente, mais je pense que ça a sa place. Qu'il critique, c'est son devoir et c'est son travail de le faire, et ça, je vais l'accepter, mais de la critique constructive et non pas de la critique destructive qui n'est pas toujours la vérité. Et c'est pour ça, Mme la Présidente, que ce tableau-là, si vous voulez en avoir tous une copie et si la presse veut en avoir une copie, on va lui en donner. Ils vont voir c'est quoi. C'est ça, la vérité. Oui, c'est ça, la vérité. Qu'on dise la vérité.

Une voix: Pas de problème.

M. Middlemiss: Deuxièmement, Mme la Présidente, on parle de signalisation, on parle de siphonnage de la Société de l'assurance automobile du Québec. Je pense que nous n'avons aucune leçon à prendre des gens qui nous ont précédés. Ils ont fait la même chose en 1982, mais pas nécessairement pour être investi dans le réseau routier. Dans notre cas, Mme la Présidente, je peux vous dire qu'on va chercher 150 000 000 \$ par année de la Société de l'assurance automobile du Québec. Pour vous démontrer les investissements que nous faisons présentement, à partir de l'an passé comparativement à 1989 et 1990, dans des interventions de sécurité, si on regarde 1989-1990, dans la signalisation, marquage et délimitation, on dépensait 16 700 000 \$; l'an passé, nous avons investi 24 700 000 \$; cette année, 24 200 000 \$. Les feux de circulation: en 1989-1990, c'était 2 700 000 \$; l'an passé, 2 500 000 \$; cette année, 2 400 000 \$. Les glissières de sécurité: en 1989-1990, c'était 5 000 000 \$; l'an passé, c'était 8 800 000 \$; cette année, 18 500 000 \$. Le programme de correction de sites dangereux, il n'y en avait pas en 1989; il n'y en avait pas l'an passé; cette année, 10 000 000 \$. Les couches d'usure: il y avait 18 200 000 \$ en 1989-1990; l'an passé, 41 900 000 \$; cette année, 72 000 000 \$, seulement celles qui améliorent la sécurité. Le programme de réfection et rénovation des structures: il y avait 19 400 000 \$ en 1989-1990; en 1990-1991, 236 700 000 \$; en 1991-1992, 222 200 000 \$. Excusez, c'est 38 400 000 \$ et 65 000 000 \$. Autres projets routiers: en 1989-1990, c'était 196 200 000 \$; c'est celui-là qui est de 236 700 000 \$ en 1990-1991 et de 222 200 000 \$ en 1991-1992, ce qui fait un total, en 1989-1990, de 258 200 000 \$; en 1990-1991, de 353 000 000 \$; et, en 1991-1992, de 414 300 000 \$. Donc, l'écart, Mme la Présidente, entre 1989 et 1990 et 1990 et 1991, c'est que, l'an passé, on a investi 94 800 000 \$ de plus dans la sécurité qu'on l'avait fait en 1989 et, cette année, c'est 156 100 000 \$.

Mme la Présidente, c'est bien beau de dire toutes ces choses-là, mais les sommes qu'on va chercher dans le budget de la Société de l'assurance automobile du Québec sont dépensées pour améliorer la sécurité sur nos routes.

Mme la Présidente, l'ornièrage sur nos routes, il y a une cause à ça. Peut-être que l'ornièrage est apparu plus depuis deux ou trois ans, mais c'est qui, Mme la Présidente, qui a enlevé le contrôle routier? Qui a enlevé les gens qui faisaient la surveillance, le contrôle routier? Ce n'est certainement pas nous autres. On est en train de remettre sur la route des gens qui vont faire la surveillance, Mme la Présidente. Donc, c'est toujours facile d'accuser. Il y a des choses qui n'apparaissent pas immédiatement, mais sont le résultat de gestes qui ont été posés dans le passé.

Et, Mme la Présidente, notre situation

financière, certainement, l'héritage qu'on a eu en 1985, ça fait aussi partie des problèmes que nous vivons aujourd'hui. Puis, pour le réseau routier du Québec, ce n'est pas seulement depuis le 2 décembre 1985 qu'il y a des problèmes, il y en avait avant. Et je dois admettre, Mme la Présidente, que, oui, oui, les sommes que nous avons investies à date en dollars constants, ce n'est peut-être pas la même chose que dans le passé, mais je vais vous dire une chose, Mme la Présidente: Commencant l'an prochain, avec le budget quinquennal, le rattrapage va être fait. Il va être fait, le rattrapage.

Mais il y a une chose, nous sommes des gestionnaires responsables et nous dépensons les budgets qu'on a à notre disposition dans le meilleur intérêt de la collectivité québécoise. Et, comme gouvernement, nous avons choisi que la santé, l'éducation et l'environnement étaient des priorités. Maintenant, nous continuons, mais sans mettre de côté, Mme la Présidente, l'importance du réseau routier. Lorsqu'on parle, Mme la Présidente, qu'il n'y a aucun projet d'autoroute qui a été fait, il me semble que sur la 13, soit au nord ou au sud, on a fait des travaux. Il me semble que sur la 20, Mme la Présidente, dans la région de Rimouski, on a fait des travaux. Oui, on a fait des travaux sur la 30. Il me semble qu'on a fait des travaux aussi sur la 10, Mme la Présidente. Et on vient d'annoncer, Mme la Présidente, des travaux sur l'autoroute 25, l'autoroute 50.

Une voix: La 73.

M. Middlemiss: La 73. On va faire d'autres travaux. Donc, Mme la Présidente, il faut certainement toujours dire la vérité.

Et la taxe ascenseur, pouvez-vous nous dire qui a inventé cette taxe-là, sinon le gouvernement dont le député de Lévis était un des grands ministres? Un des grands ministres. Donc, la seule chose que nous avons faite, nous l'avons gelé, l'ascenseur, mais ce n'est pas nous autres qui l'avons inventée, cette taxe.

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

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. J'ai trouvé intéressant que M. le ministre ait pu apporter certaines corrections aux affirmations du député de Lévis, finalement, et je trouve intéressant aussi, M. le ministre, que vous ayez pris du temps pour expliquer la planification que vous avez en fonction des régions. Je pense qu'il ne faudrait pas nécessairement toujours en faire un plat, comme député, si, à certains moments ou certaines années, il se dépense plus d'argent au niveau du transport dans le secteur ouest de la province. Quand vous revenez et que vous nous

confirmez que le programme quinquennal va revoir, justement, la planification qu'on avait au niveau des régions, pour nous autres, députés des régions, je pense que c'est intéressant, et vous l'avez démontré déjà à partir de cette année, d'une part.

J'aimerais revenir aussi à ce que le député de Lévis fait fréquemment, Mme la Présidente: il incite toujours le caucus des députés libéraux - et c'est l'expression couramment employée - à se tenir debout, comme s'il n'y avait qu'un seul député à l'Assemblée nationale qui se tient debout, d'une part. D'autre part, j'aimerais lui rappeler que, dans le caucus des députés ministériels, ce n'est pas nécessairement des groupes qui se subdivisent. C'est que le caucus travaille, pour en venir à un consensus, sur les problèmes financiers du gouvernement du Québec, d'abord, et sur les priorités établies par l'ensemble des députés. C'est ça qu'on devrait retenir constamment comme groupe parlementaire.

(10 h 30)

Vous avez rappelé, justement, les travaux qui ont été faits au niveau de certaines autoroutes au Québec et ça devait être fait à ce moment-ci, parce que, si on écoutait le député de Lévis dans ses affirmations, finalement, c'est: Rien n'a été fait là, rien n'a été fait là et rien n'a été fait là. Et moi, comme député de Montmagny-L'Islet, je pourrais faire des comparaisons avec les années 1978, 1982, 1983, 1984, 1985 et je ne serais pas mal à l'aise du tout. Ce qui a été fait dans les quatre, cinq dernières années, ça a été fait en concertation avec les municipalités, les gens du ministère des Transports des régions; les priorités ont été établies et je pense que la population a vu que les travaux ont été effectués là où il y avait des besoins prioritaires. Je vous mets aussi en garde, M. le ministre, au niveau des affirmations du député de Lévis, parce qu'il n'y a pas plus d'une dizaine de jours, au moment où on recevait le ministre des Transports ici, il affirmait qu'il y avait certains États américains où aucun permis spécial se donnait. Et moi, je lui demandais de vérifier ses sources et il m'a invité à m'excuser quand il déposerait un document et, à ma connaissance, il ne l'a pas encore fait parce que c'était une donnée faussée. Donc, je l'invite aujourd'hui, c'est une très belle occasion, à s'excuser sur l'affirmation qu'il avait faite...

Une voix: C'est vrai, ça.

M. Gauvin: ...parce qu'il disait: Si le député de Montmagny-L'Islet est un gentleman, il saura s'excuser. Donc, si le député de Lévis est un gentleman, il va savoir s'excuser en rapport avec les affirmations qu'ils avait faites et, donc...

Une voix: Parle-lui en français: un gentil monsieur.

M. Gauvin: ...je vous invite justement...

M. Garon: Je vais vous le déposer cet après-midi.

M. Gauvin: Oui, oui. Bien, écoutez: Je vous déposerai ce qui confirme que j'avais raison en même temps. Donc, c'est carrément...

M. Garon: Non, non. Je vais le déposer cet après-midi.

M. Gauvin: Non, non. Vous le déposerez, mais je vous invite à vous excuser sur les affirmations que vous aviez faites.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Le débat ne se fait pas entre vous deux.

M. Gauvin: Non, non, non. Mais je pense que c'est une belle occasion pour rappeler ce débat-là, justement. Et c'est une invitation au ministre justement de mesurer les affirmations du député de Lévis. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Garon: Est-ce que le député peut déposer le document auquel il a fait référence?

Une voix: Ah oui!

M. Garon: Oui?

La Présidente (Mme Bélanger): Il peut le déposer.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente...

Une voix: Il indique qu'il y a des permis spéciaux.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, d'ailleurs, je dois dire qu'en commission parlementaire où on a fait l'étude de la loi 108 sur le Code de la sécurité routière, c'est le fonctionnaire lui-même qui a démontré que, sur les questions que j'ai posées concernant l'État de New York, j'avais parfaitement raison dans ce que j'affirmais; lui-même a confirmé que les limites de charge permises par l'État de New York étaient bien différentes de celles qui étaient permises au Québec et qu'il n'y avait aucune tolérance dans l'État de New York. Et c'est le fonctionnaire lui-même qui avait répondu lors de l'étude. C'est dans les galées du mois de décembre, lorsqu'on a étudié la loi 108.

Je voudrais faire deux remarques. D'abord, le député de Montmagny-L'Islet, je le trouve

bien gentil; je vais revenir là-dessus, mais c'est tout simplement pour répondre rapidement. C'est sa région qui est la plus pénalisée dans le budget de cette année. La région qui baisse le plus de budget régional cette année, en 1991-1992, c'est justement la région de la Chaudière-Appalaches, il y a une baisse de 14 % et, quand j'ai dit de 1 % à 14 %, c'est celle qui a la plus haute baisse. Il vient de se montrer content, le député de Montmagny-L'Islet, il est heureux. Bien, la région qui a le budget qui diminue le plus, c'est la région de la Chaudière-Appalaches; il diminue, en termes de dollars constants, en 1991-1992 par rapport à 1990-1991, de 14 %. Alors, qu'est-ce que vous voulez? On ne peut pas mettre 10 onces dans un verre de 4 onces, mais il semble que le député est heureux avec un petit pain. Par exemple, si on compare 1982-1985 à 1986-1991, l'écart entre les deux en dollars constants, en dollars de 1982, dans la région de la Chaudière-Appalaches, c'est 23 % de moins; si on compare 1982-1985 à 1986-1991, en dollars constants de 1982, c'est 23 % de moins. J'ai tous les pourcentages par région et la région où il y en a le moins, en passant - je voyais même un député de l'Outaouais tantôt, qui est parti - c'est 40 % de moins dans l'Outaouais. Alors, c'est payant d'élire des députés libéraux. C'est dans la région du ministre a part ça. 40 % de moins dans l'Outaouais, si on compare 1982-1985 à 1986-1991. C'est marqué dans l'Évangile: Le bon Dieu "éprouve ceux qu'il aime." Alors, là, on comprend que c'est plutôt un comportement biblique de pénaliser ces régions-là.

Maintenant, je remercie le ministre d'avoir fourni ses chiffres, son tableau, parce qu'il confirme exactement ce que j'ai dit. Je regarde: Répartition des crédits des services professionnels, administratifs et autres. J'invite les députés à regarder ça; il confirme exactement. J'ai dit que ça avait passé de 72 000 000 \$ à 102 000 000 \$. Même si les chiffres sont décorés, c'est bien marqué. Regardez bien le tableau que vient de me fournir le ministre. C'est marqué: Répartition des crédits des services professionnels, administratifs et autres, catégorie A4: 1990-1991 - oublions la ventilation, regardons le total - 72 300 000 \$ et, 1991-1992, 101 960 000 \$ - ça veut dire 102 000 000 \$. Et le ministre confirme exactement ce que je viens de dire, c'est que les services professionnels, administratifs et autres sont passés de 72 000 000 \$ à 102 000 000 \$. J'aime ça, des démentis comme ça! Mme la Présidente, confirmation.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Je remercie M. le ministre, il confirme exactement. Sauf que, moi, on ne m'embarquera pas. Je connais ça, je suis en politique ça fait quelques années, hein? Je connais ça, l'affaire. On va arriver et on va me

pointer un chiffre là, puis un autre chiffre là. J'aime ça les totaux. Quand vous regardez le total, 72 000 000 \$ pour 1990-1991, 102 000 000 \$ pour 1991-1992, exactement ce que j'ai dit. Quand je recopie les chiffres dans la construction et l'entretien, je compare les totaux. On ne commencera pas à regarder des chiffres de mouche dans tel coin ou tel bâton de "popsicle" dans tel autre coin. Par le total telle année et le total telle année, on remarque qu'il y a moins d'efforts que jamais.

Et pour les régions, je vais vous dire tes chiffres pour la période... Je vais vous dire tous les chiffres; je les ai, les chiffres. On les a compilés, les chiffres. Moyenne annuelle des dépenses de construction et d'entretien de routes, en millions de dollars, dollars de 1982, Outaouais, moins 40 %; moyenne de 1982-1985 - je ne dirai pas les chiffres pour toutes les régions parce que ça serait trop long - 32, 8 %; moyenne de 1986-1991, 19, 8 %; écart de moins 13 %, ça fait une variation de 40 % de moins. Abitibi-Témiscamingue, variation, 39 % de moins. Mauricie-Bois-Francs, variation comparée 1982-1985 à 1986-1991, 37 % de moins, en construction et entretien tout le temps. Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, 29 % de moins; 51 500 000 \$ dans le temps du Parti québécois pour 1982-1985 comparés à 38 600 000 \$ pour 1986-1991, en dollars constants de 1982. Évidemment, il ne faut pas compter l'inflation; ça ne construit pas de routes, l'inflation. Ça fait une moyenne de 14 900 000 \$ de moins, ça fait 29 % de moins. Saguenay-Lac-Saint-Jean, 29 % de moins également. Estrie, 28 % de moins. Drummond-Yamaska, 24 % de moins, si on compare quatre ans du Parti libéral à quatre ans du Parti québécois, c'est-à-dire 1982-1985 à 1986-1991. Chaudière-Appalaches, 23 % de moins, c'est-à-dire 36 100 000 \$ en moyenne par année, en 1982-1985, c'est maintenant 27 800 000 \$ en 1986-1991, en dollars constants de 1982, par année; alors, 23 % de moins. Laurentides-Lanau-dière, 21 % de moins. Région de Québec, 18 % de moins. Montérégie, 13 % de moins. La région de Montréal, 43 % de plus. Alors, c'est comme dans la coopération, on dit: Tous pour un, mais il n'y a pas un pour tous. Il y a juste le volet tous pour un. La seule région qui a augmenté, si on compare 1982-1985 à 1986-1991, c'est Montréal, principalement à cause de l'ouest de Montréal.

Si on regarde l'autre tableau, pour montrer ce que ça va être en 1991-1992 par rapport à 1990-1991, on voit que la région qui baisse le plus en 1991-1992 par rapport à 1990-1991, mais toujours en dollars constants - il faut enlever l'inflation, l'inflation, ça ne construit rien, ça. On remarque que le budget de cette année, en 1991-1992, dans Chaudière-Appalaches, comparé à celui de Tan dernier et en le dégonflant de l'inflation, ça fait 14 % de moins. Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, ça fait 12 % de moins, c'est-à-dire que le montant baisse de 57 200 000 \$ en

1990-1991, en dollars courants, à 53 200 000 \$ en 1991-1992 et, si on tient compte des dollars de 1990, ça veut dire 50 300 000 \$; parce qu'on enlève l'inflation, ça veut dire moins 6 900 000 \$, ça veut dire 12 % de moins. En **Estrie**, 12 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. **Québec-Côte-Nord**, 10 % de moins cette année par rapport à l'an dernier, en dollars constants. Saguenay-Lac-Saint-Jean, 9 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. **Mauricie-Bois-Francis**, 6 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. **Drummond-Yamaska**, 2 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. Laurentides-Lanaudivère, 2 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. Outaouais, 2 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. **Abitibi-Témiscamingue**, 1 % de moins cette année par rapport à l'an dernier. Montérégie, égal, même montant. Et Montréal, 2 % de plus cette année par rapport à l'an dernier, parce qu'on continue l'effort dans la région de Montréal, principalement dans l'ouest de Montréal, mais ce, au détriment de l'ensemble du Québec parce qu'on n'a pas augmenté les budgets en conséquence et, à ce moment-là, on siphonne toutes les régions du Québec pour mettre l'argent dans l'ouest de Montréal.

Bien, ça, je vais vous dire une chose, ce ne serait pas possible si les gens du reste du Québec ne voulaient pas et n'acceptaient pas ça. Je regrette, mais les tableaux vont être rendus publics. Je n'en ai pas peur, des tableaux, c'est la compilation des chiffres et le résultat, on va le voir dans chacune des régions du Québec. Puis les gens vont le voir, en termes de contrats, ce que ça va donner.

Maintenant, quand on fait, sur une longue tendance, des chiffres globaux... Tantôt, j'ai comparé six ans de l'ancien gouvernement à six ans du gouvernement actuel. J'ai dit 1 200 000 000 \$ de moins; en dollars constants, ça veut dire 200 000 000 \$ de moins par année pendant six ans. Mais, si on fait la projection avec les chiffres dont vient de se vanter le ministre qui dit: Maintenant, je sais sur quel budget je vais compter dans les années prochaines, je sais ce que je vais avoir en 1992, 1993, 1994 parce que le ministre des Finances me l'a dit dans son budget de l'an dernier, bien, si je tiens compte de ça, savez-vous ce que ça donne? Vous le croirez ou non. Si on compare 9 ans du PQ à 10 ans des libéraux, comprenez-vous? si on fait la moyenne en mettant ça sur la même base, qu'est-ce que ça donne comme résultat? Ça donne 2 600 000 000 \$ de moins; ça veut dire, sur 10 ans, 260 000 000 \$ de moins par année. C'est encore pire puisque, si on tient compte seulement des six premières années des libéraux, ça donne 200 000 000 \$ de moins par année que sous l'ancien gouvernement, en dollars constants, et, si on tient compte des quatre prochaines années qui s'en viennent, 1991, 1992, 1993 et 1994, avec les chiffres qu'a annoncés le ministre

des Finances dans son dernier budget, là, la moyenne va être de 260 000 000 \$ de moins par année dans le réseau routier, en dollars constants, que sous l'ancien gouvernement. La situation ne s'améliore pas, elle "**rempire**", Mme la Présidente. Elle "**rempire**".

Et quand le ministre me parle du contrôle routier, bien oui, le contrôle routier avec des permis spéciaux du ministre, ça donne quoi? C'est-à-dire que, maintenant, c'est légal de dépasser des pesanteurs, de dépasser les dimensions. Avant, le ministre ne permettait pas de permis spéciaux, il n'en donnait pas. Maintenant, le ministre, l'an dernier, a donné 4655 permis spéciaux pour dépasser les charges déjà excédentaires permises par la Régie, les charges et dimensions. On a une charge et des dimension régulières. La Société de l'assurance automobile peut dépasser ces charges-là en fonction d'une marge qui est prévue dans la loi, mais, au-delà de cette marge-là, c'est le ministre lui-même qui le fait. Sous l'ancien gouvernement, ça ne se faisait pas. Maintenant, le ministre, l'an dernier, a émis 4655 de ces permis extraspéciaux, **ultra-spéciaux**. Et, à ce moment-là, le contrôle routier, qu'il y en ait ou qu'il n'y en ait pas, ça veut dire que là, le gars, la personne montrera son permis pour dépasser des charges. Maintenant, on va briser des routes légalement au Québec. On va avoir des charges trop pesantes légalement parce qu'on aura un permis pour le faire, et les gens vont venir me péter de la broue avec ça. Alors, quand on dit: Avant, il n'y avait pas de contrôle routier, je regrette: il y avait eu un transfert du contrôle routier, au lieu d'avoir les bleus qu'on appelait, à la Sûreté du Québec.

Je suis conscient du fligne-flagne administratif. **Aïe!** Vous n'apprendrez pas à un vieux singe à faire des grimaces. Le fligne-flagne administratif est très simple. Je vais vous le faire comprendre. Le ministre Côté avait voulu accroître le contrôle routier et ça a été interdit. Il a manqué son coup au Conseil du trésor quand il y est allé. Mais, là, le nouveau ministre, qu'est-ce qu'il a fait? Au fond, c'est très simple: il passe le contrôle routier à la Société de l'assurance automobile. Ça veut dire que les dépenses ne seront plus assurées par le ministre des Finances, ça va être les assurés de l'assurance automobile qui vont payer pour le contrôle routier. Il n'y aura pas de transfert budgétaire. Je défie le ministre de me dire si, à ce moment-là, il va y avoir un transfert budgétaire ou si tout simplement les frais seront assurés par la Société de l'assurance automobile. C'est la Société de l'assurance automobile qui va assumer maintenant les frais du contrôle routier. Ça veut dire que c'est une ponction de plus dans l'argent des automobilistes. Avant, c'était assumé par la Sûreté du Québec, donc à même le fonds consolidé du revenu; maintenant, ça va être assumé à même le fonds des assurés. Voyons donc! C'est un fligne-flagne administratif et on

va me parler que c'est une réforme. En même temps, les pénalités, demandez donc où ça va aller. Est-ce que c'est l'assurance automobile qui va garder les pénalités ou si ça va aller au ministre des Finances? Quand les gens vont payer l'amende, parce qu'on sait que le contrôle routier, ça s'autofinance... Mais pas dans ce cas-là parce que les dépenses seront assumées par la Société de l'assurance automobile et les amendes payées, elles, s'en iront directement au ministre des Finances. Voilà le fligne-flagne administratif qu'on essaie de nous présenter comme une réforme. Écoutez, c'est une façon de siphonner à deux places le payeur de taxes. Aïe! Des réformes comme ça, n'importe qui est capable d'en faire.

Troisièmement, quand le ministre me parle des routes, il dit: On a fait un bout de la route 13. Et l'autoroute 13, on vient d'annoncer qu'on l'abandonne.

M. Middlemiss: La 73.

M. Garon: Vous avez dit la 73? J'avais compris la 13, parce que la 13, vous venez d'annoncer que vous l'abandonnez officiellement. Vous ne la faites plus. Vous avez promis ça pendant deux élections. Maintenant, vous dites: On ne la fait pas. La 20, à Rimouski, bien, je vous souhaite de prendre la 20 à Rimouski, je veux dire...

M. Tremblay (Rimouski): Je vais vous en parler tout à l'heure.

M. Garon: Il y a un pont qui été fait sur une rivière, apparemment...

M. Tremblay (Rimouski): C'est vous autres qui l'avez fait.

M. Garon: ...où il y a plus de suicides qui se font là qu'il y a d'automobiles qui passent.

M. Tremblay (Rimouski): Voyons donc!

M. Garon: Alors, je vais vous dire une chose: Des ponts comme ça, là, n'importe qui est capable d'en voir.

M. Tremblay (Rimouski): C'est vous autres qui l'avez fait construire. Il n'y avait rien.

M. Garon: Ça ne m'impressionne pas. Des ponts qui vont nulle part avec des routes qui ne continuent pas...

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

M. Tremblay (Rimouski): Ça, c'était votre politique.
(10 h 45)

M. Garon: Puis, huit ans d'études, huit ans d'études pour la route qu'on a promise avant les élections.

M. Tremblay (Rimouski): Attendez un peu. Je vais vous répliquer tout à l'heure.

M. Garon: Quand on disait que Duplessis faisait deux élections avec une route, là, on va être rendu à trois, parce qu'on aura fait l'élection de 1989 et on a encore huit ans d'études. Ça veut dire que ça nous mène à deux autres élections plus tard. On aura fait trois élections avec la même route sans savoir si elle se fera. Oh! J'oubliais 1985, pardon, quatre élections avec la même route et la route ne se fait pas. Écoutez donc, là. Je vais vous dire, M. Duplessis était un enfant d'école, comprenez-vous? Il était un enfant d'école. On a promis la route en 1985, on a fait un fligne-flagne publicitaire en 1989 et, après les élections de 1989, on dit qu'on va faire des études pendant huit ans avant de commencer la route. Mes amis!

Et la 30! Bien, parions-en. La 30, je vous l'ai dit tantôt, il y a eu des Indiens que le gouvernement a voulu contourner et il y en a eu un bout avec une loi spéciale. Imaginez-vous la planification! Loi d'urgence, loi spéciale l'an dernier pour contourner toutes les lois de l'environnement, de la protection du territoire agricole pour faire un bout de route. C'était de la planification correcte, hein? Alors, est-ce que dans la planification on avait prévu cette loi spéciale? Moi, je n'en avais jamais entendu parler. On a su ça quelques jours avant. Résultat: on en a fait un bout à cause de la menace indienne. On dira dans nos livres d'histoire: Il y avait **Pontiac**, le chef indien de l'Outaouais, qui a fait telle chose; il y avait le grand chef Donnacona qui avait rencontré Jacques Cartier. On parlera maintenant de la guerre des Warriors où, à ce moment-là, le grand chef a réussi à faire faire un bout d'autoroute. Mais ne parions pas, au moins, que c'est dans la planification du gouvernement.

Mme la Présidente, je remercie le ministre. Les chiffres qu'il a fournis confirment exactement ce que j'ai dit, mais je déposerai cet après-midi une lettre du président de l'Association du camionnage du Québec - je la déposerai cet après-midi - qui démontre que les règlements sont respectés aux États-Unis, dans l'État de New York en particulier, mais qu'ici c'est le laxisme total. Quand on est rendu que les camionneurs font des grèves, écoutez bien, pour demander au gouvernement de faire respecter la réglementation - rappelez-vous la grève au mois de mars ou avril, les camionneurs qui demandaient d'avoir le respect de la réglementation, les camionneurs artisans qui demandaient aussi le respect de la réglementation - quand on est rendu que les camionneurs, deux coups de 3000 camionneurs, font des pressions sur le gouverne-

ment pour qu'il fasse respecter des lois, c'est quelque chose. On est dans quelque chose de nouveau. Des grèves de camionneurs pour demander le respect des lois du gouvernement, on n'a jamais vu ça. Et je vais vous dire une chose...

Une voix: Il y en a eu une en 1977.

M. Garon: Non. En 1977, ils demandaient une clause pour avoir des travaux additionnels. Ce n'est pas la même chose. Là, on demande au gouvernement non pas de faire des lois, mais de respecter les lois existantes. Alors, Mme la Présidente, on est dans autre chose de complètement différent sous le gouvernement actuel. Je vais vous dire une chose: S'il n'y a rien de changé dans le domaine du camionnage, il va y en avoir une autre grève cette année. Pourquoi? Parce que les problèmes n'ont pas été réglés. Il y a une concurrence qui est déloyale parce que nos camionneurs sont dans une situation concurrentielle désavantageuse parce qu'ils paient la gazoline la plus chère, les permis les plus chers, les droits d'immatriculation les plus chers, les taux d'intérêt les plus chers. Comment peuvent-ils, alors qu'ils sont dans une situation où ils doivent payer tout plus cher, compétitionner avec des Américains qui, eux, paient moins cher et alors que les lois sont respectées aux États-Unis et que les lois ne sont pas respectées ici?

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

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va revenir au tableau. Tout ce que j'ai voulu démontrer, Mme la Présidente, c'est, oui, 101 960 000 \$ versus 72 360 000 \$, sauf qu'il y a des raisons pourquoi il y a un écart. Et je voulais démontrer que ce n'est pas nécessairement, comme veut le faire miroiter le député de Lévis, des services professionnels, comme il l'a déjà dit. Ce n'est pas des services professionnels. Le train de banlieue CN de Deux-Montagnes, c'est 27 400 000 \$ qui n'étaient pas là l'an passé; donc, ce n'est pas étonnant. Si on additionne 27 400 000 \$ à 72 000 000 \$, nous sommes rendus à 96 000 000 \$. Ensuite, on ajoute le service aérien qui n'était pas là l'an passé, qui est de 9 000 000 \$. Donc, on dépasse. Je pense qu'il y a une raison qui démontre pourquoi, mais ce n'est pas des services professionnels, comme il voudrait le faire miroiter, d'ingénieurs ou des choses comme ça. Ce n'est pas ça. Cette catégorie-là, Mme la Présidente, c'est 02, c'était 53 000 000 \$ l'an passé et c'est 50 000 000 \$ cette année. C'est ça, la vérité. C'est ça. L'écart existe, Mme la Présidente, parce que nous allons entreprendre des travaux, qui n'étaient pas là l'an passé, de 27 000 000 \$ pour le train de banlieue et de 9 000 000 \$ pour le service

aérien. C'est ça, Mme la Présidente. Il avait raison à 102 000 000 \$, il avait raison à 72 000 000 \$, mais ça s'explique. Ça s'explique et c'est ça que j'ai fait. Il aurait bien voulu que je ne l'explique pas et, après ça, tout le monde aurait pensé que les services professionnels avaient augmenté, comme lui l'a fait miroiter un peu partout et comme il l'a déjà fait dans le passé, Mme la Présidente.

Mme la Présidente, il y a l'autoroute 5. Il m'a parlé de Tulip Valley. Ça m'étonne, il ne parle pas de la construction de l'autoroute 5, mais il parle d'un problème d'intersection. Un problème d'intersection pour lui, parce que je dois vous dire, Mme la Présidente - et je me répète un peu parce que j'ai été obligé de le faire au moment de l'étude des crédits au salon bleu - que l'intersection de l'autoroute 5 et de la route 105, qui est une intersection temporaire parce qu'on va continuer l'autoroute 5 plus tard, rencontre les normes de sécurité. Ça, Mme la Présidente, je l'ai dit au moment de l'ouverture de la route, je l'ai répété au salon bleu et je le répète aujourd'hui. Toutefois, nous ne sommes pas insensibles à apporter, si nécessaire, des améliorations pour que la circulation se fasse mieux si on en démontre le besoin. Donc, il ne faudrait certainement pas en faire un plat.

Mais l'autoroute 5, ça a été construit depuis notre arrivée au pouvoir, parce que c'était une entente de 1972; donc, entre 1976 et 1985... On peut bien nous parler de ponts qui ont été construits et qui n'ont pas été utilisés. Mme la Présidente, il y a eu un pont qui traversait la rivière du Lièvre, qui a été là au moins pendant six ans sur l'autoroute 50. Il y a eu aussi un pont qui traversait le boulevard Montclair à Hull, qu'un de mes anciens collègues, M. Rocheleau, avait appelé le viaduc de la honte, qui a été là pendant cinq ans et ça ne débouchait nulle part. On m'indique aussi qu'il y a un pont qui a été construit en 1980 dans la région de Rimouski et, aujourd'hui, nous sommes en train de construire les approches de ce pont. En 1980, Mme la Présidente.

Une voix: Pour l'élection de 1981.

M. Middlemiss: Oui, oui. Si je me souviens bien, à ce moment-là, le député qui veut nous faire des leçons était ministre, lui, dans ce cabinet-là. Oui, Mme la Présidente, il était là. Donc, c'est toujours facile de trouver des erreurs ici et là. C'est facile.

Mme la Présidente, si on veut parler en dollars constants, je l'ai même indiqué avant que le député de Lévis nous fasse une litanie de toutes ses choses... Je ne sais pas d'où viennent ses chiffres, j'aimerais bien ça les voir, mais il y a une chose que je peux vous dire: Si on regarde en dollars constants de 1989, en 1981-1982, c'était 1 082 388 \$ qu'on dépensait pour la construction du réseau routier et la conservation,

programmes 3 et 4. En 1985-1986, au moment du départ des gens qui nous ont précédés, on était rendu à 879 264 000 \$. Donc, nous arrivons, nous autres, la première année, 1986-1987, Mme la Présidente, avec la situation budgétaire dont on avait hérité à ce moment-là et on a été obligés de prendre des décisions d'un gouvernement sérieux, un gouvernement qui s'occupait de bien gouverner. Si on le prend en dollars constants de 1989, en 1986-1987, c'était 817 515 000 \$. Aujourd'hui, en 1990-1991, c'est 1 020 000 000 \$. Et c'est ça que j'indiquais tout à l'heure, Mme la Présidente: d'ici un an ou deux, nous allons rattraper le même niveau en dollars constants. Donc, le député de Lévis ne m'a rien appris. Il a fait de la démagogie. Mais j'étais au courant, je l'avais même indiqué avant qu'il ne le dise, Mme la Présidente, en dollars constants. J'avais même indiqué que, comme gouvernement sérieux, un gouvernement qui s'occupait de bien gérer, on a fait des choix et on va vivre avec nos choix.

C'est toujours facile aussi de faire de la démagogie, puis de dire: C'est dans l'ouest de Montréal. Mais il me semble, Mme la Présidente, que le boulevard Métropolitain part presque de l'est de la ville de Montréal vers l'ouest. C'est là qu'on a dépensé des sommes d'argent. Ça me surprend que le député de Lévis ne puisse pas reconnaître que, lorsqu'il y a 150 000 autos par jour sur une route, que ce soit n'importe où, il y a des justifications d'intervention, surtout pour la sécurité des gens qui utilisent cette route, surtout aussi pour la personne qui nous critique vis-à-vis de nos camionneurs. Voyez-vous? Si les camionneurs perdent du temps sur le boulevard Métropolitain, s'ils sont déjà dans la misère comme il veut nous le faire accroire, est-ce qu'on va les aider? Est-ce qu'améliorer le réseau routier pour les camionneurs dans le domaine économique n'est pas dans le meilleur intérêt de toute la collectivité québécoise? Lorsque ça fait son affaire, il tente de démontrer que le gouvernement favorise Montréal par rapport aux régions. Mais il y a une chose que je ne changerai pas, c'est que, puisque la sécurité et la conservation du réseau routier sont importants, nous allons intervenir dans ces choses-là, que ce soit en région ou que ce soit dans la région de Montréal, parce que c'est ça notre responsabilité comme ministère des Transports et nous allons continuer à le faire.

Mme la Présidente, j'aimerais bien que le député de Lévis puisse au moins être intellectuellement honnête lorsqu'il présente des choses. C'est de bonne guerre, mais il me semble qu'on joue avec des chiffres et qu'on veut faire miroiter des choses qui ne sont pas là. J'aimerais bien que, dans ce contexte-là - je suis ici et j'espère qu'il y a d'autres membres de la commission qui pourront nous poser des questions sur les crédits - on puisse réellement faire le vrai portrait des choses. C'est de bonne guerre ce qu'il fait, mais qu'on puisse réellement donner

le vrai portrait des crédits de cette année et de ce qu'on a fait l'an passé.

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

M. Robert Thérien

M. Thérien: Merci, Mme la Présidente. En fait, je suis un peu déçu. Année après année, je pense que le député de Lévis reprend le même discours avec ses pourcentages. Je ne suis même pas sûr qu'il change ses pourcentages, mais c'est le même discours de chiffres dépensés et ainsi de suite. En entrée, il a répété les mêmes choses qu'il a répétées en Chambre. Lorsqu'il parle d'argent pris par le gouvernement à l'intérieur de la Régie, je voudrais lui dire que le premier gouvernement à faire ça, ce fut le sien dans les années quatre-vingt. Ça n'a jamais été démenti, autour de 300 000 000 \$, et cet argent a été pris pour balancer le budget et non pour le mettre sur les routes au niveau de la sécurité, comme M. le ministre le disait tantôt. Personne n'a démenti ça parce que c'est marqué au niveau du budget, dans les années, que vous avez utilisé ça. Absolument!

Je pense qu'on l'a répété assez souvent, mais le député de Lévis répète encore les mêmes choses, qu'on fait des ponctions dans tel ou tel..., que c'est un hold-up. Il appelle une enquête et, plus il y a de caméras, plus le ton monte. On connaît son style un peu. Moi, je voudrais surtout lui poser la question et le mettre au défi sur une chose. Il parle de pourcentages d'argent, il parle que ça baisse. Ça a baissé de 35 % dans les Laurentides ou ailleurs. Je le mets au défi de me nommer des projets concrets avec l'argent qui a été dépensé, dit-il, dans les Laurentides. Je peux vous dire qu'en 1985 la population vous a répondu et qu'il y a eu un balayage de tous les comtés des Laurentides. S'il y a eu tant d'argent que ça de mis, dites-moi les projets qu'il y a eu d'exécutés en termes de construction et d'asphalte.

Moi, je vais vous en dire des projets que vous avez faits. C'est bien beau de parler d'argent, mais il faut parler aussi d'où on investit. M. le ministre vous disait tantôt: On planifie. Je pense que c'est fort important. Je vais vous donner un exemple de sommes d'argent qui ont peut-être été dépensées dans Lanaudière et je vais vous dire comment. On parle de la route 25 et je veux remercier mon gouvernement qui, enfin, débloque l'autoroute 25 où il y a une dangerosité incroyable au niveau de Mascouche et Saint-Roch-de-l'Acigan. Les contrats ont été octroyés récemment.

(11 heures)

Savez-vous ce que vous avez fait avec l'argent que vous dites avoir dépensé? Vous avez mis un quatre-voies à Notre-Dame-de-la-Merçi, puis à Saint-Donat, la seule place où il ne passe

pas de monde, au lieu de mettre les quatre voies dans le sud de la 25. Dans votre calcul de pourcentage et d'argent, vous avez mis de l'argent, mais votre planification était où? C'est ça, M. le député, et je sais que vous connaissez la région. Il y a eu un quatre-voies et on s'est pété les bretelles de 1981 à 1985 en disant: On a fait pour tant de millions de dollars de travaux sur l'autoroute 25, un endroit où il ne passe pas de monde, M. le député. C'est ça, la différence qu'on fait un petit peu, on planifie et on a tellement bien planifié qu'avec l'argent qui a été déposé cette année au budget on commence où la circulation est, où la dangerosité est. Un des objectifs de notre gouvernement, depuis 1985 - ça a été énoncé par M. Marc-Yvan Côté à l'époque - c'est une question de sécurité routière à partir de notre réseau routier.

J'aurais aimé aussi que le député, parce qu'on le connaît, c'est un batailleur, le député de Lévis, nous parle d'un des problèmes... C'est un batailleur. Je ne parle pas des résultats des batailles qu'il engage. Ce n'est pas toujours constant. C'est un Rocky Marciano: il frappe beaucoup de monde, mais il n'a pas de protection et il se fait frapper, mais quand même. Je voudrais plutôt qu'il nous parle un peu de ce que son gouvernement avait prévu comme difficultés au ministère des Transports, du nombre de kilomètres de trop que le ministère des Transports a à sa charge. On parle toujours des comparaisons; à l'époque, lorsque vous avez fait la réforme de la fiscalité, vous aviez un fascicule 5 qui faisait un départage de la voirie tertiaire. Je peux vous dire, M. le député, que notre gouvernement a déposé une loi 112 qui est maintenant englobée dans la réforme Ryan. Un des problèmes du ministère des Transports, c'est qu'on avait un trop grand réseau, qui n'était pas un réseau continu, qui n'était pas nécessairement de notre responsabilité. Notre gouvernement a pris ses responsabilités et a mis ça de l'avant. Moi, je peux vous dire - et, sur la place publique, M. le député, je suis prêt à défendre ça n'importe quand - qu'il y avait une iniquité. D'habitude, vous défendez les iniquités partout au Québec.

Au niveau de la voirie tertiaire, je vous donne juste un exemple bien simple d'une iniquité. Je vais prendre une partie de mon comté. À Saint-Donat, il y a 115 kilomètres de voirie municipale, dont 85 à l'entretien de la municipalité, donc 30 à l'entretien du ministère. En Abitibi, M. le député, 400 kilomètres...

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

M. Thérien: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...s'il vous plaît, voulez-vous vous adresser à la présidence au lieu du député?

M. Thérien: Excusez-moi, Mme la Présidente. Je vous avais oubliée et c'est bien dommage. Je voudrais indiquer au député de...

La Présidente (Mme Bélanger): Votre discours s'adresse à la commission et non au député de Lévis.

M. Thérien: Excusez-moi. Je voulais être sûr qu'il soit bien attentif et il l'est habituellement, il n'y a pas de problème. Je reviens avec mon exemple d'iniquité et je suis convaincu que le ministère des Transports va être capable de planifier davantage. En Abitibi, Mme la Présidente, 400 kilomètres de routes municipales, dont 40 seulement à l'entretien des municipalités, 360 à l'entretien du ministère. Pourquoi les gens de Lanaudière devraient-ils payer pour d'autres personnes? Ça, c'en était un défi du ministère des Transports et, maintenant, je pense que la réforme Ryan va arriver à faire en sorte que le ministère va arriver à sa vraie tâche: un réseau continu, un réseau important qu'on va pouvoir mieux planifier.

Il parle de pourcentage. Moi, je le mets au défi de nous dire quels sont les projets réels qui ont été faits avec l'argent qui a été dépensé à votre époque, les projets de construction de routes, parce que je suis convaincu que la planification n'était pas faite ou qu'elle était mal faite. Moi, j'étais maire à cette époque et je peux vous dire que, dans Lanaudière et Laurentides, à part l'exemple dont je vous parle, je ne me rappelle pas, de mémoire, de travaux importants qui aient été faits. On parle de l'autoroute 19. On a fait un pont en 1974 au-dessus de l'autoroute 640. Pendant 10 ans, Mme la Présidente, pour le député de Lévis, aucuns travaux. On est en train de travailler là-dessus, de voir comment on pourrait planifier les quatre kilomètres qu'il reste à faire. Le pont est en train de se détériorer. Vous parliez de projets tantôt.

M. Garon:...

M. Thérien: Oui, mais pendant les 10 ans, vous aviez juste à faire ces quatre kilomètres.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, l'article 35 dit...

M. Thérien: Excusez-moi.

La Présidente (Mme Bélanger): ...que le député qui a la parole ne peut s'adresser à un autre député.

M. Thérien: Excusez-moi, Mme la Présidente. C'est pour ça que je vous dis que je mets au défi, Mme la Présidente, le député...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Thérien:... de Lévis - je m'excuse, je vais me corriger - de...

M. Garon: Il était temps.

M. Thérien:... de citer des projets. Il cite des chiffres, là, c'est bien beau, mais qu'il cite des projets. Je suis convaincu qu'il devrait nous appuyer, qu'il devrait appuyer plutôt, Mme la Présidente, les efforts du gouvernement pour cibler le réseau et le rendre continu de façon à ce qu'on puisse le programmer, de façon à ce qu'on soit le plus efficace possible. C'est bien malheureux que le député répète toujours la même chose, Mme la Présidente, mais qu'il amène peu de solutions. On lui demanderait tout simplement d'appuyer les efforts du gouvernement dans ce sens-là.

Et ce que le ministre disait sur le Métropolitain, on l'a dit en Chambre régulièrement, c'est vrai qu'il fallait le réparer. C'est un geste responsable. C'est vrai que, électoralement, réparer le Métropolitain, ce n'est valable pour aucun des députés ici, sauf que c'est un geste responsable. Quand on est élu, il faut poser des gestes responsables. Je pense qu'on l'a fait et on est prêts à le refaire. Mais je suis convaincu qu'avec la planification qu'on a faite, avec les futures lois qui vont entrer en vigueur au Québec, les montants d'argent qui ont été mis par le gouvernement du Québec à la disposition du ministre vont être dépensés de la façon la plus efficace.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon! Là, on va faire une petite mise au point. Tout à l'heure, suite à l'intervention de M. le député de Montmagny, je vous ai passé la parole par alternance, sauf qu'on est dans les remarques préliminaires. Alors, vous ne pouvez pas avoir...

M. Garon: On n'est pas pour passer la journée sur les remarques préliminaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais, là...

M. Garon: Alors...

La Présidente (Mme Bélanger):... lui, il avait un commentaire à faire. Là, le député de Rimouski m'a demandé...

M. Garon: Non, non.

M. Tremblay (Rimouski): On peut faire des commentaires.

La Présidente (Mme Bélanger):... de faire des remarques sur des affirmations que vous avez faites.

M. Garon: Mais la règle de l'alternance

s'applique quand même.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais pas dans les remarques préliminaires.

M. Garon: Ah oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'êtes pas pour faire trois fois des remarques préliminaires.

M. Garon: Oui, oui, la règle de l'alternance s'applique tout le temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas dans les remarques préliminaires, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, oui, tout le temps. La règle de l'alternance s'applique tout le temps. C'est une règle de base, la règle de l'alternance. Moi, je suis le critique officiel de l'Opposition. Il pourrait y avoir trois ou quatre députés et faire l'alternance avec trois ou quatre, sauf qu'en vertu de la règle de l'alternance c'est moi qui prends le temps de l'Opposition.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour le débat, il peut y avoir l'alternance...

M. Garon: Tout le temps.

La Présidente (Mme Bélanger):... sauf que, pour les déclarations d'ouverture, une fois que votre déclaration d'ouverture est faite, on demande si d'autres membres de la commission ont des déclarations d'ouverture.

M. Garon: Oui, mais on n'est plus dans les déclarations d'ouverture, vous le voyez bien. On est rendu dans les projets spéciaux, on n'est plus dans les remarques préliminaires. Chacun parle de projets spéciaux; alors, c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Si les déclarations d'ouverture sont terminées, on va appeler les programmes. On va appeler le programme 2.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, je suis un membre de la commission.

M. Garon: Moi, je vous demande de faire respecter la loi de l'alternance.

M. Tremblay (Rimouski): J'ai demandé la parole et je veux avoir la parole pour (es remarques préliminaires.

M. Garon: Non, mais je demande de faire...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est des remarques d'ouverture que vous voulez faire?

M. Tremblay (Rimouski): Bien oui, c'est évident.

M. Garon: Moi, je vous demande de faire respecter la règle de l'alternance.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, M. le député de Lévis, aux déclarations d'ouverture, il n'y a pas d'alternance. Il y aurait de l'alternance s'il y avait d'autres membres.

M. Garon: La règle de base... Il ne peut pas y avoir une règle qui n'est pas indiquée sur les remarques préliminaires, qui va contrevenir à une règle qui est indiquée dans le règlement, qui est la règle de l'alternance. La règle de l'alternance est indiquée dans le règlement. Sur les remarques préliminaires, il n'est à peu près rien dit dans le règlement. Alors, vous ne pouvez pas dire qu'une règle non écrite prévaut sur une règle écrite. D'ailleurs, tout à l'heure, vous m'aviez passé la parole après le député de Montmagny. Là, c'est parce que le ministre vous a fait un appel à l'aide tantôt. Il a demandé à ses collègues: De grâce!

Des voix: Ha!

M. Tremblay (Rimouski): Du tout.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je m'excuse. M. le député de Lévis commence encore, là, à dire des demi-vérités.

M. Tremblay (Rimouski): Pas des demi-vérités, des mensonges.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça, non, non.

M. Garon: Bien oui, vous avez fait un appel à l'aide à vos collègues, c'est évident.

M. Middlemiss: Non, je n'ai fait jamais fait un appel à l'aide, Mme la Présidente, jamais.

M. Garon: C'est enregistré.

M. Middlemiss: On peut réellement, là...

M. Garon: C'est enregistré. Il a demandé, il a dit: De grâce, mes collègues, dites quelque chose.

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente. Ça ne sert à rien, Mme la Présidente, là, c'est encore pour la galerie. Le député de Lévis est très fort pour la galerie, mais qu'on aille dans le fond, on va voir ce que c'est.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a une décision qui a été rendue. Tors de l'étude des crédits, le président éprouve certaines difficultés lors de l'attribution du temps de

parole, les députés invoquant la règle de l'alternance. Le président est-il tenu de respecter la règle de l'alternance lors de l'étude des crédits en commission? La décision: "La tradition parlementaire reconnaît le principe de l'alternance entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, mais cette tradition ne s'applique pas nécessairement en toutes circonstances et le choix d'accorder la parole à tel ou tel député relève de l'entière discrétion du président, qui devra néanmoins distribuer les droits de parole en toute équité".

Des voix: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): "L'article 33 du règlement, qui s'applique aux travaux des commissions en raison de l'article 154, prévoit que le député qui désire faire une intervention doit se lever et demander la parole..." Bon, ça, c'est en Chambre, là. Cette décision a été rendue par le député Claude Lachance, le 12 avril 1984.

Alors, étant donné qu'on est dans les déclarations d'ouverture, c'est évident que je ne peux pas vous donner l'alternance. Vous avez déjà fait 40 minutes en déclarations d'ouverture, alors que vous avez droit à 20 minutes. Le député de Montmagny a peut-être parlé cinq minutes, le député de Rousseau, 10 minutes peut-être, je n'ai pas calculé, 17 minutes. Là, je donne la parole au député de Rimouski.

M. Garon: Je vais vous poser une question: Il va y avoir combien de temps sur les remarques préliminaires par rapport à l'étude des crédits qui est de six heures?

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je pense que c'est la dernière demande d'intervention.

M. Garon: Non, non. Vous ne pouvez pas dire: "Je pense". On est là pour étudier les crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans le moment, je n'ai pas d'autre demande d'intervention.

M. Garon: Non, non, mais on est là pour étudier les crédits. Est-ce qu'on doit les étudier ou si on ne les étudiera pas? C'est pour ça que je dis que la règle de l'alternance, c'est d'étudier les crédits, ce n'est pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Les députés ont le droit de parole et ont le droit de faire des déclarations d'ouverture.

M. Garon: Oui.

M. Thérien: Vous dites qu'on ne dit jamais rien.

M. Garon: Non, non. Je dis que vous ne dites jamais rien pour défendre vos régions. Vous avez fait comme d'habitude, vous avez parlé pour défendre le gouvernement, alors que vous ne parlez pas pour défendre vos régions. C'est ce que j'ai dit...

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

M. Garon: ...et je continue à le dire.

M. Thérien: Bien non, on vous demande les projets que vous avez faits.

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

M. Garon: Mme la Présidente, en vertu de la règle de l'alternance, je pense qu'on est prêt à commencer l'étude des crédits du ministère.

M. Tremblay (Rimouski): Je réclame mon droit de parole.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, étant donné que le député de Rimouski m'a demandé la parole, je dois lui céder la parole. M. le député de Rimouski.

M. Michel Tremblay

M. Tremblay (Rimouski): Merci, Mme la Présidente, pour votre gentillesse et pour votre reconnaissance du droit fondamental des parlementaires de pouvoir s'exprimer dans cette Chambre.

Mme la Présidente, vous me permettez d'ajouter ma déception vis-à-vis des propos du critique officiel, le député de Lévis, en matière de transports. Je pense qu'il a la faculté d'oublier très rapidement. Il oublie la période de 1976 à 1985 où son gouvernement n'a littéralement rien fait sur les routes. Sa préoccupation, ce n'était pas les routes, ça a été, à mon sens...

M. Garon: 200 000 000 \$ de plus par année.

M. Tremblay (Rimouski): ...d'augmenter le déficit parce que ça a passé de 5 000 000 000 \$ à 25 000 000 000 \$, il faut bien le reconnaître, plus la taxe ascenseur que vous dénoncez. Mais la taxe ascenseur, vous en avez profité également et c'est vous autres, votre gouvernement, qui l'avez appliquée.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député, voulez-vous, s'il vous plaît, vous adresser à la présidence, le débat va peut-être être moins turbulent?

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, dois-je rappeler au député de Lévis que le déficit

de la province de Québec, qui était de 5 000 000 000 \$ en 1976, en 1985, quand on a ramassé le plat, la caisse était vide, il était de 25 000 000 000 \$...

M. Garon: Il n'y avait pas les fonds de pension dedans.

M. Tremblay (Rimouski): ...dû à votre mauvaise gestion, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski, deuxième avertissement.

M. Garon: Non, c'est parce que vous ne mettiez pas les dettes des fonds de pension du gouvernement dedans.

M. Tremblay (Rimouski): Là, on nous reproche d'avoir siphonné, selon l'expression du député de Lévis, dans la caisse de l'assurance automobile, sauf que ça a été drôlement entamé du temps de l'administration antérieure. Mme la Présidente, je pense qu'à ce moment-là on n'a aucun reproche à se faire et qu'on n'a aucune leçon à recevoir de l'Opposition. Elle a négligé les routes; nous avons ramassé des routes vraiment mal entretenues de tout temps, parce que, durant cette période où ils étaient là, ils n'ont pas fait leur travail.

Quant au contrôle routier, j'entendais le député de Lévis tout à l'heure, Mme la Présidente, dire qu'on avait augmenté les charges et les largeurs ou encore les espaces physiques des **ferriers**, mais, proportionnellement, on a augmenté aussi la charge portante, en augmentant le nombre de roues. Alors, il y a toute une question de règles qui sous-tendent ça et il n'y a aucun problème pour les routes. Ça ne défera pas les routes davantage, compte tenu de la répartition de la charge.

Pour terminer, je voudrais bien en parler de l'autoroute dans mon coin. J'ai un beau petit papier ici. Ça a été décidé en 1980, c'était votre gouvernement qui était là. Le gouvernement d'alors, Mme la Présidente, avait annoncé en grande pompe 40 000 000 \$ d'investissements dans le comté de Rimouski. Savez-vous ce qu'ils ont fait? Ils ont dépensé, de 1976 à 1985, 6 300 000 \$ pour la construction d'un pont qui n'était relié d'aucune façon... Alors, ça, c'est un beau projet du gouvernement antérieur. Depuis que nous sommes là, nous avons entamé la construction de l'autoroute à partir du Bic à aller jusqu'à la 232 et je dois vous dire qu'aujourd'hui nous avons des travaux de 20 000 000 \$ d'entrepris. C'est, tout de même, un montant appréciable: au lieu de 6 000 000 \$, c'est 20 000 000 \$, c'est trois fois plus que le gouvernement précédent. Cette route-là nécessairement sera prolongée graduellement vers Mont-Joli au rythme des années et j'espère que nous aurons les budgets nécessaires pour pouvoir la continuer.

Quant au prolongement de l'autoroute 20 à partir de **Rivière-du-Loup** ou encore de Cacouna à aller jusqu'au Bic, je dois vous dire qu'en 1976, lorsque le PQ était là, ils ont dit que ce n'était pas nécessaire, que ce n'était pas une priorité. Ça nous faisait une belle jambe. Alors, pendant neuf ans de temps, ils ont dit que ce n'était pas prioritaire, ni nécessaire pour le développement de notre région. Nous, nous défendons, depuis 1985, le besoin essentiel, pour notre développement économique et, en même temps, pour la sécurité de nos citoyens, du prolongement de l'autoroute 20 vers l'est et j'espère que nous aurons, comme gouvernement, la volonté ferme, et nous l'avons, de réaliser ce projet fort important pour notre développement économique.

(11 h 15)

Voilà, Mme la Présidente, des précisions. Ça reflète un peu les arguments du critique de l'Opposition qui a toujours tendance à vouloir minimiser les investissements qu'on fait, mais je pense qu'on est dans un processus de réalisation d'une route qui va vraiment bien nous desservir. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Rimouski. Les remarques d'ouverture étant terminées, nous appelons le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. M. le député de Lévis.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport

M. Garon: Mme la Présidente, comme le ministre a dit qu'il voulait parler de projets concrets, je voudrais justement lui parler d'un problème concret qui est dans sa région, **Tulip Valley**.

Sortie de l'autoroute 5 à Tulip Valley

J'ai posé une question au feuilleton et il m'a dit que les normes du ministère... C'est une demande particulière aux crédits, pardon. J'ai eu une réponse, une drôle de réponse. Je vais vous dire ce qu'on a dit: "**L'autorisation:** Les officiers..." Vous savez de quoi je parle, la sortie de l'autoroute 5 à Tulip Valley. Regardez bien ce qu'on dit ici, dans la réponse, au troisième point, l'autorisation: "Les officiers du ministère des Transports du Québec qui ont autorisé l'exécution des plans et devis du contrat de l'autoroute avec un raccordement différent de celui qui a été **réalisé...**" Voyez-vous, c'est une drôle de réponse, hein? "Les officiers du ministère des Transports du Québec, qui ont autorisé l'exécution des plans et devis du contrat de l'autoroute avec un raccordement différent de celui qui a été réalisé..." Donc, ce qui avait été autorisé, ce n'est pas ce qui a été réalisé.

Là, vous me dites: C'est selon les normes. Parfait. Il y a une norme ici: "Accès d'une station-service en milieu rural, D-2808", puis on marque comment peuvent être localisées les stations-service par rapport à une sortie de route. "Accès d'une station-service en milieu rural". C'est marqué, entre autres, que les stations-service ne sont pas supposées être en face des sorties de route. À Tulip Valley, vous avez justement fait une sortie de route qui arrive directement dans la face d'une station-service qui était déjà là. Vous avez amené la sortie directement. En quoi pouvez-vous dire que les normes de votre ministère ont été respectées en faisant ça? Actuellement, vous avez des gens, par exemple, qui se plaignent considérablement des dommages qui leur ont été causés. Je suis allé voir sur place. Moi, je suis un visuel; je ne suis pas un auditif, je suis un visuel. Parce que j'entends n'importe quoi ici, ça fait que je ne me fie pas là-dessus, j'aime mieux aller voir sur place.

Une voix: Nous autres aussi, on entend n'importe quoi.

M. Garon: Là, j'ai vu les "vannes" sortir. La sortie est tellement mal faite. J'ai vu la "vanne" tourner devant moi. Elle a été obligée d'aller pas rien que l'autre bord de la route, mais d'aller prendre l'accotement l'autre bord de sa droite, c'est-à-dire que vous avez une sortie ici, vous avez la droite, bien, la "**vanne**" qui passe là ou la remorque doit aller passer de l'autre côté, puis aller prendre un bout de l'accotement, tellement c'est curieusement fait. C'est la sortie, que vous connaissez d'ailleurs, à Tulip Valley.

Là, ce que vous voyez dans la réponse, comment ça se fait? "Les officiers du ministère des Transports qui ont autorisé l'exécution des plans et devis du contrat de l'autoroute avec un raccordement différent de celui qui a été réalisé..." J'ai vu les plans qui avaient été acceptés. D'ailleurs, il y a une résolution du conseil municipal de Chelsea qui dit - et je l'ai ici, regardez bien comment elle commence, la municipalité de Chelsea: "**Attendu** que la rampe d'accès de la route 105 au nouveau tronçon de l'autoroute A-5 n'a pas été construite conformément au plan déjà soumis à la municipalité". Comment ça marche, dans ce ministère si bien planifié et si bien structuré? Il y a des plans autorisés, puis ce n'est pas ceux qu'on fait; on en fait d'autres. Puis, on consulte les municipalités et on ne fait pas le plan sur lequel la consultation a porté. Comment ça marche, dans ce ministère dont la gestion est si incroyable et dont les services professionnels passent, catégorie A4, de 72 000 000 \$ à 102 000 000 \$, cette année?

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Je connais très bien l'autoroute 5 et l'intersection de Tulip Valley. Originellement, la sortie était prévue au chemin des Pins et c'est à la demande de la municipalité qu'on a changé l'intersection. L'intersection, aujourd'hui, Mme la Présidente, est en tout conforme aux exigences sécuritaires. Je dois dire, dans un premier temps, que c'est une intersection temporaire parce que l'autoroute 5 va être prolongée vers le nord. Cette sortie, c'est pour permettre de rejoindre l'autoroute 105.

M. Garon: Mme la Présidente, je ne comprends pas que quelque chose qui doit être temporaire doit être nécessairement dangereux. Quand vous me dites que c'est la municipalité, je vais vous lire la résolution de la municipalité qui date du 30 septembre 1990. Vous voulez avoir des exemples? On va faire des exemples concrets. Voici ce qu'elle disait, la municipalité, dans sa résolution du 26 septembre 1990:

"Attendu que la rampe d'accès de la route 105 au nouveau tronçon de l'autoroute A-5 n'a pas été construite conformément au plan déjà soumis à la municipalité;

"Attendu que le ministère des Transports a élargi la route 105 à la hauteur du motel-restaurant Tulip Valley;

"Attendu que ces travaux ont eu pour effet d'augmenter à 28 % la dénivellation entre la route 105 et la propriété de Tulip Valley;

"Attendu que la municipalité juge - écoutez bien, elle ne peut pas vous avoir demandé ça - que la voie d'accès à l'autoroute A-5 à l'intersection de la route 105 est excessivement dangereuse et que l'accès à la propriété de Tulip Valley est tout à fait inacceptable à cause de la situation périlleuse qu'elle crée."

Ça ne peut pas être à la demande de la municipalité qui vous dit que c'est dangereux, que c'est périlleux et que c'est inacceptable. Là, écoutez, il y a quelque chose qui... Moi, je ne le sais pas, mais j'ai l'impression qu'il y a des gens qui ne vous donnent pas l'heure juste.

"Attendu que le ministère des Transports a omis les problèmes causés par le déneigement dans les environs de Tulip Valley;

"Attendu que la municipalité est extrêmement préoccupée par le manque d'accès adéquat à l'autoroute A-5;

"En conséquence, il est proposé par le conseiller Gérard Martineau, appuyé par le conseiller Bernard Coyne, et unanimement résolu que le ministère des Transports prenne les mesures immédiates pour exproprier le motel-restaurant et la station-service Tulip Valley à moins que la situation soit corrigée à la satisfaction du propriétaire concerné et de la municipalité;

"Que le ministère des Transports prenne aussi les mesures nécessaires pour compléter le tronçon de l'autoroute A-5 de Tulip Valley à Wakefield;

"Que le ministère des Transports informe la municipalité, d'ici 30 jours, de sa décision.

"Que copie de cette résolution soit" envoyée à différentes personnes.

Ce n'est pas une municipalité qui a l'air bien d'accord avec votre projet. Là, je ne vais pas loin, je prends quelque chose qui est tout près de chez vous, dont vous n'êtes pas responsable, vous n'étiez pas ministre à ce moment-là, mais c'est le même ministère. En vertu de la continuation d'office, le ministre qui prend un ministère ne le prend pas sous bénéfice d'inventaire. Je le sais que vous êtes poigné avec le problème. Vous n'êtes pas responsable du problème personnellement, mais, comme vous continuez la personne du ministre précédent, bien, là, vous êtes pris avec ce problème-là d'un ministère qui a un comportement pour le moins curieux quand il fait des routes inacceptables. On dit "excessivement dangereuse" et "périlleuse". Ce n'est pas que des mots. À moins que vous ne disiez que la municipalité fait de la démagogie, mais il y en a d'autres qui disent que la démagogie, c'est de dire en mots simples la vérité.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss:... je vais vous lire un peu ici... C'est qu'à l'automne de 1986, suite à une demande expresse de la municipalité de Hull-Ouest et après certaines pressions du propriétaire du motel Tulip Valley, le ministère des Transports du Québec acceptait de revenir à sa position initiale et de réaliser la jonction de la A-5 et de la 105 dans le corridor exproprié en 1975, face au motel Tulip Valley et au chemin de la Rivière, au lieu de faire le raccordement sur le chemin des Pins. C'est en 1986, Mme la Présidente, que cette demande-là a été faite par la municipalité de Hull-Ouest qui, par hasard, est, aujourd'hui, Chelsea, la même municipalité.

Donc, on a préparé les plans et nous avons exécuté les travaux, Mme la Présidente, à la demande expresse de la municipalité de Hull-Ouest et du propriétaire du poste d'essence de Tulip Valley. Et je dois dire, Mme la Présidente, que le jour de l'ouverture officielle de ce tronçon, en présence de Mme le maire de Chelsea, celle-ci a confirmé que, oui, le changement du chemin des Pins à cet endroit-là avait été demandé par la municipalité.

M. Garon: J'ai demandé si ça respectait... Vous dites que vous avez eu des changements. La municipalité, moi, je vous lis sa résolution. Ce que vous me dites, je ne l'ai pas; j'ai la résolution de la municipalité, du 26 septembre 1990, qui vous dit que la municipalité juge que "la voie d'accès à l'autoroute A-5 à l'intersection de la route 105 est excessivement dangereuse et que

l'accès à la propriété de Tulip Valley est tout à fait inacceptable à cause de la situation périlleuse qu'elle crée".

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai répété...

M. Garon: Un instant, je vais vous demander une chose aussi. La norme d'accès d'une station-service en milieu rural... Moi, j'ai un plan aussi qu'on appelle D-2808. Est-ce que c'est respecté quand on indique les localisations possibles de stations-service par rapport à une route et que vous voyez que la partie non-accès, c'est en face de la route et que, là, vous avez justement placé une route juste en face d'une station-service. Vous avez mis la route exactement à l'endroit où on dit que ça ne doit pas être dans vos normes concernant l'accès d'une station-service en milieu rural.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, au risque de me répéter...

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

M. Middlemiss:... maintenant, l'intersection est rendue à cet endroit-là à la demande de la municipalité, à la demande du propriétaire. J'ai dit tout à l'heure, et je le répète, qu'on m'indique que cette intersection-là, qui est temporaire, est conforme aux mesures de sécurité nécessaires pour les intersections. Lorsqu'on arrive au bout de l'autoroute 5, il y a un arrêt, ensuite, on tourne à droite et on fait peut-être 300 mètres avant d'arriver à cette intersection-là. Et, si elle est rendue là aujourd'hui, c'est à la demande expresse de la municipalité et du propriétaire. On me dit qu'elle est construite de façon sécuritaire. En plus, Mme la Présidente, j'aimerais bien que le député de Lévis m'indique le nombre d'accidents que nous avons eus à cette intersection-là. J'aimerais bien qu'on nous donne les statistiques. C'est là qu'est la preuve à savoir si c'était dangereux, lorsqu'on a malheureusement des accidents. J'aimerais bien qu'on me donne les statistiques à cet effet-là, Mme la Présidente.

M. Garon: Une chose à la fois. J'ai posé une question à laquelle vous ne répondez pas. Je vous dis qu'il y a des normes à votre ministère, dont la norme concernant l'accès d'une station-service en milieu rural. Est-ce que cette norme-là a été respectée? Est-ce que le ministère a construit une route qui va exactement selon la norme d'accès d'une station-service en milieu rural où on dit qu'il y a une place où il y a un non-accès, c'est en face de la route? Est-ce que la norme a été respectée et est-ce que vous avez construit une route qui arrive exactement en face d'une station-service, alors que, selon votre

norme D-2808, on parle d'une zone de non-accès qui est située en face de l'arrivée d'une route? Est-ce que vous avez respecté votre norme - c'est ça que je vous ai demandé - la norme du ministère des Transports? C'est marqué sur ce que j'ai, moi, ici: D-2808 et, en dessous, c'est marqué: 2. 8. 4. C'est une norme qui date de 80-06-01.

M. Middlemiss: O. K. On m'indique, Mme la Présidente, que non, ce n'est pas conforme aux normes parce que les pompes d'essence sont là. Sauf que, parce que ce n'est pas conforme, ça ne veut pas nécessairement dire que c'est dangereux. Mme la Présidente, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, la municipalité ainsi que le propriétaire ont demandé que l'intersection soit là. C'est la situation que nous vivons là. Si c'est tellement dangereux, qu'on m'indique le nombre d'accidents. S'il y a des aménagements à y faire, Mme la Présidente, parce que c'est dangereux, ne vous inquiétez pas, on va les faire.

M. Garon: On reviendra aux accidents en temps et lieu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, les paroles, c'est facile.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Qu'on nous donne la preuve.

M. Garon: Bien, la preuve...

M. Middlemiss: Je demeure dans cette région-là et le député de Gatineau, qui était à l'Assemblée nationale la journée où on a eu un débat de 50 minutes, a indiqué qu'il n'y a pas eu d'accident.

M. Garon: Chaque chose en temps et lieu.

M. Middlemiss: Non, non, mais c'est ça.

M. Garon: Chaque chose en temps et lieu.

M. Middlemiss: C'est bien facile de vouloir encore faire de la démagogie, de...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss:... monter les choses en épingle, de faire du théâtre, c'est facile.

M. Garon: Bien...

M. Middlemiss: Je vous donne la réponse. Vous, faites-nous donc la preuve. Excusez-moi, Mme la Présidente. Que le député de Lévis nous fasse donc la preuve que c'est dangereux; c'est lui qui dit que c'est une intersection dangereuse.

M. Garon: Mme la Présidente...

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

(11 h 30)

M. Garon: ...la question que je demande au ministre: Vous avez des normes d'accès ou de non-accès d'une station-service en milieu rural à une route. Vous venez d'admettre que votre ministère n'a pas respecté votre norme. Ces **normes-là** sont là comme des boules de Noël, pour la décoration, ou bien ces normes-là sont là pour des fins de sécurité? Je pense que, si, justement, vous avez une norme sur l'accès à une station-service en milieu rural, la norme D-2808, c'est une norme, à mon avis, de sécurité. Vous dites que votre ministère n'a pas respecté la norme parce qu'il a eu des demandes de ne pas la respecter. Comment ça marche dans ce **ministère-là**? Les gens disent: On ne respecte pas la norme, on ne la respecte pas. Comment ça marche?

Deuxièmement - un instant - quand vous m'avez répondu, à la question que j'ai posée la dernière fois, la réponse à la question 14 posée lors de l'étude des crédits 1991-1992, vous avez dit: "Les officiers du MTQ, qui ont autorisé l'exécution des plans et devis du contrat de l'autoroute avec un raccordement différent de celui qui a été réalisé, sont Jean-Claude Larivée, chef du Service des projets de Montréal, René Lacroix, chef de la Division des plans et devis, et la Direction générale 07." Comment marche le système de pression au ministère pour faire en sorte que les normes ne soient pas respectées? Parce que, là, vous dites: Ce n'est pas plus dangereux. Les normes sont là pour le **"fun"** ou elles sont là pour quelque chose? Si les normes sont inutiles, abolissons-les, on emmerde le monde avec des normes qui ne servent à rien; ou bien les normes servent à quelque chose, alors elles doivent respectées.

J'aimerais savoir c'est quoi le mécanisme. Maintenant, vous admettez que vous n'avez pas respecté la norme de votre ministère, que vous avez changé ça. La municipalité vous dit - moi, la résolution que j'ai, c'est celle-là - qu'elle "juge que la voie d'accès à l'autoroute A-5 à l'intersection de la route 105 est excessivement dangereuse". Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les élus qui restent là; j'ai assez d'humilité pour penser que des gens qui restent là peuvent dire des choses. Je ne vois pas pourquoi une municipalité vous dirait que c'est dangereux quand ça ne l'est pas. Alors, elle dit "que la voie d'accès à l'autoroute A-5 à l'intersection de la route 105 est excessivement dangereuse et que l'accès à la propriété de Tulip Valley est tout à fait inacceptable à cause de la situation périlleuse qu'elle crée".

Alors, vous dites que je fais de la politique. Je pose une question, je pense, pas mal correcte, dans l'ordre. La municipalité vous dit que c'est

dangereux, que c'est périlleux, que c'est inacceptable et vous admettez que vous n'avez pas respecté la norme de votre ministère. Moi, j'aimerais ça qu'on laisse faire la défense de l'administration. C'est ça, le problème, souvent, quand tu es ministre, de défendre l'administration qui n'a pas fait la job comme il faut. Pourquoi ça s'est passé comme ça dans votre ministère?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que le député...

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

M. Middlemiss: ...pourrait me donner la date de cette résolution?

M. Garon: 26 septembre 1990.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois vous dire...

M. Garon: C'est marqué: Session spéciale...

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: ...du conseil de la municipalité tenue le 26 septembre 1990 et à laquelle...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, l'autoroute 5, si je ne me trompe pas, c'est moi qui l'ai ouverte officiellement le 15 octobre. J'ai été muté de l'Agriculture aux Transports le 5 octobre. On me dit que ça, c'est le 26 septembre, donc avant l'ouverture de la route. Avant l'ouverture de la route, la municipalité avait trouvé l'intersection dangereuse? C'est ça qu'on me dit? Je dis, Mme la Présidente, que nous avons déménagé l'intersection du chemin des Pins à cet endroit-là, à la demande du conseil, en 1986, et aussi à la demande du **propriétaire** de Tulip Valley. On l'a déménagée, on l'a mise là. Le député de Lévis utilise une résolution datée du 26 septembre. Quand je vous dis que l'intersection, c'est à la demande de la municipalité! On a tenté de coopérer avec la municipalité sur son territoire et on a tenté de coopérer avec un homme qui a un commerce. C'est intéressant pour lui d'avoir la sortie à ce niveau-là. Oui, je l'admets, on n'a pas respecté cette norme-là, mais qu'on me démontre donc aujourd'hui que c'est dangereux, qu'on me donne donc le nombre d'accidents. Au lieu de faire du théâtre, qu'on me donne donc les chiffres.

M. Garon: Est-ce que c'est de même que le ministère fonctionne? Vous voulez dire, au fond, que les coroners ont raison, qu'ils sont obligés d'attendre les accidents pour vous dire à quelle place vous devez mettre vos affiches. C'était ça, mon discours d'ouverture. Quand vous dites que je fais de la démagogie, je vous dis que les

coroners sont rendus à vous dire à quelle place vous devez mettre les affiches, à quelle place vous devez mettre les lumières, les correctifs que vous devez apporter. Un ministère qui ne respecte même pas ses normes! C'est ça que les coroners vous disent, justement; ils sont rendus à vous dire quoi faire dans votre ministère, parce qu'il n'y a plus aucune norme. C'est un ministère en débandade qu'il y a là. Je vous demande de quelle façon ça s'est passé.

Moi, j'ai des lettres aussi du ministre des Transports du temps, du mois de mai 1987, écrites en anglais par le ministre du temps, qui dit au député: "**Mr. Barry Moore, Member for Pontiac-Gatineau-Labelle**, House of Commons, room 137. Dear Mr. Moore: Further to your letter dated March 11, 1987, dealing with the localization of an exit off autoroute 5, at chemin des Pins, the officials of my Department have looked the situation over closely.

The planned localization of the exit at chemin des Pins has in fact been changed.

"When the study was made of the preliminary plans for the localization of autoroute 5, the **trumper** interchange was localized at the crossroad of Riverside road and the access to the Park via chemin des Pins; two additional structures would have been required at the **A-105** and chemin des Pins crossroad would have remained a problem.

"Ramp A of the trumper interchange was connected too close to highway 105 to allow optimum intersecting traffic. In addition, the angle of intersection between Riverside road and highway A-105 would have had to be corrected, thus requiring expropriation of part of the motel property.

"Moreover, the intersection of chemin des Pins at highway 105 would have had to be moved to improve safety at this crossroad designed as an access way to the Park.

"The proposed new geometric layout places the interchange at chemin des Pins and suggests its rearrangement in order to facilitate the layout of the crossroad with highway 105.

The diamond interchange would reproduce, during phase 1, the same type of a temporary end of autoroute layout as that already in place on Tenega road.

"The localization of the interchange at chemin des Pins will facilitate the access to the Park, while eliminating the necessity of putting up two structures.

"I trust this information is satisfactory. Sincerely, Marc-Yvan Côté, minister."

Comment ça a marché, cette affaire-là?

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, je veux faire une mise au point ici et je vais en profiter. Faire du théâtre, ça va bien, mais je veux revenir, moi...

M. Garon: Ce n'est pas du théâtre, je lis

des documents.

M. Middlemiss: Non. Lorsque mon collègue de Robert-Baldwin était ici, le 10 du mois dernier... Je cite, Mme la Présidente, des paroles du député de Lévis: "Je dois dire aujourd'hui que j'étais estomaqué de voir les crédits. Estomaqué! Il y a exactement une hausse de 41 % des crédits pour les services professionnels au ministère des Transports, en 1991-1992. Il ne se fera pas plus de routes, mais il va y avoir 41 % de plus de crédits en services professionnels. C'est incroyable." Mme la Présidente, ce ne sont pas mes paroles. On a parlé de services professionnels ici. Donc, c'est toujours facile de faire du théâtre.

Mme la Présidente, ce que le député de Lévis vient de me dire, c'est que, suite à la décision en 1986, à la demande de la municipalité de **Hull-Ouest**, suite à des discussions et à des pressions de la part du propriétaire de Tulip Valley, on a décidé de changer l'intersection. On l'a changée, l'intersection. Donc, en 1987, le député fédéral du comté de Pontiac-Gatineau-Labelle a écrit au ministre des Transports du temps qui lui répond en 1987, lui disant: Oui, on a changé l'intersection.

C'est vrai, Mme la Présidente, que peut-être des gens auraient voulu qu'on exproprie Tulip Valley et qu'on traverse la route. Mais il me semble que, si ça avait été l'avenue qu'on avait choisie, aujourd'hui la question du député de Lévis aurait été: Pourquoi avez-vous exproprié quelque chose? C'est une sortie temporaire, parce que l'autoroute va se continuer; elle est temporaire pour toute la circulation, parce que, éventuellement, c'est seulement la circulation locale, Mme la Présidente, qui va sortir là. Donc, on nous aurait accusés, on nous aurait pointés du doigt d'avoir exproprié, sans être obligés de le faire, parce que c'était une sortie temporaire. C'est exactement ça.

C'est toujours facile, Mme la Présidente, de jouer sur deux tableaux en même temps, mais je vous donne l'heure juste. On a déménagé l'intersection du chemin des Pins à l'endroit où elle est aujourd'hui, à la demande de la municipalité et à la demande du propriétaire. Maintenant qu'on l'a construite, il y a une résolution de la part de la municipalité, datée du 26 septembre, avant même que la route soit ouverte. Je demande au député de me démontrer... Oui, on n'a pas respecté les normes, d'accord, je l'admets, je ne le cache pas. Mais, si c'est dangereux, il aurait dû y avoir des accidents. Qu'on me donne donc le nombre d'accidents qu'il y a eu. J'espère qu'il n'y en aura pas, Mme la Présidente, mais c'est de cette façon-là qu'on établit et qu'on fait des corrections. Et je dois vous dire, Mme la Présidente, que - je l'avais indiqué, moi, à l'ouverture, je pense le 15 octobre - on est en train de faire une étude pour voir ce qu'on devrait faire pour améliorer la sécurité. L'étude est en cours, Mme la Présidente, et on fera les interventions

qui s'imposent pour s'assurer d'améliorer la sécurité. L'intersection est assez sécuritaire; ça fait presque six mois que c'est ouvert et je vous dis que je n'ai pas lu dans les journaux, que je n'ai pas eu d'enquête de coroner, que je n'ai rien vu concernant des accidents à cette intersection-là et j'espère, Mme la Présidente, que ça va continuer.

M. Garon: Mme la Présidente...

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

M. Garon: ...écoutez, ce que je vous demande, ma question, c'est sur le fonctionnement de votre ministère. Écoutons bien de quoi il est question. Moi, je vous ai posé des questions. J'ai eu une réponse. À l'étude des crédits 1991-1992, j'ai posé la question suivante: Pour l'aménagement de l'autoroute 5 sur la route 105, à la hauteur de Tulp Valley, quelles firmes ont préparé les plans et devis, fait la surveillance des travaux et réalisé les travaux? Quels étaient les montants initiaux de chacun de ces contrats, les coûts finals et les addenda aux contrats initiaux s'il y a lieu? Quels sont les officiers du ministère des Transports qui ont autorisé l'exécution des plans et devis de ce contrat? Quel a été l'avis de la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports du Québec dans ce dossier? J'ai remarqué que vous n'avez pas répondu à la quatrième: Quel a été - écoutez-bien - l'avis de la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports du Québec dans ce dossier? Vous ne m'avez pas répondu à cette question-là. Vous avez répondu à la première, à la deuxième, à la troisième, mais vous n'avez pas répondu à la quatrième sur la sécurité, sur votre Direction. Vous avez une Direction. Quel a été l'avis de la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports du Québec dans ce dossier? Vous n'avez pas répondu.

Sur l'autorisation, vous répondez ceci: "Les officiers du MTQ, qui ont autorisé l'exécution des plans et devis du contrat de l'autoroute avec un raccordement différent de celui qui a été réalisé, sont Jean-Claude Larrivée, chef du Service des projets de Montréal, René Lacroix, chef de la Division des plans et devis, et la Direction régionale 07." Ce que je veux savoir au fond... parce qu'une phrase de même c'est bien difficile à comprendre. Ils ont autorisé un plan qui n'a pas été suivi, ils ont autorisé une exécution différente de ce qui avait été autorisé. C'est quoi? S'ils ont autorisé les travaux, à la demande de qui? Et s'ils ont autorisé - vous venez d'admettre qu'on n'a pas respecté les normes - des travaux qui n'étaient pas en conformité avec les plans et les normes du ministère, quelles sont les sanctions que vous allez prendre contre ces officiers du ministère

qui travaillent de cette façon-là? Autrement, je veux savoir qui leur a demandé de faire ça comme ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...premièrement, concernant la sécurité routière, si le député de Lévis prend la peine de regarder la page 2 des réponses qu'on lui a données, à 4 il verra: "Au moment de la préparation de ce projet, les ressources humaines affectées aux études en sécurité routière faisaient partie du Service des projets à Montréal, service qui a assuré la supervision de la réalisation de ce mandat. Les plans et devis de ce projet ont été réalisés selon les règles de l'art." Bien, non, non, mais vous dites qu'il n'y a pas eu de réponse. Allez donc à la page 2. Passez de la page 1 à la page 2. L'autorisation, c'est que...

M. Garon: Ce que je vous ai demandé, c'est une question précise.

M. Middlemiss: Non, non, mais Mme la Présidente...

M. Garon: Quel a été l'avis de la...

M. Middlemiss: ...je réponds à sa première question. Là, on tente de mêler toutes les cartes en disant qu'au point de vue sécuritaire on n'a pas fait de vérification. Ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. La réponse est là. Elle est là, écrite en blanc et noir, à la page 2. Regardez. Il y a un montant de décence dans tout ça, là. Qu'on prenne la peine d'aller lire. On l'a dit, à ce moment-là, qu'il n'y avait pas un service spécial et que ça a été fait à la sécurité. Donc, encore, on veut faire miroiter qu'au niveau de la sécurité on n'a rien fait. Ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. La réponse est là. On lui a donné la réponse. Ça fait longtemps qu'il l'a entre les mains. (11 h 45)

Les officiers du MTQ, dont M. Larrivée, ont préparé ça au niveau de Montréal. Le projet a été complété en 1986 et on a exécuté les travaux selon les plans qui ont été préparés à Montréal par **Beauchemin-Beaton-Lapointe**, qui étaient les ingénieurs-conseils qui ont préparé les plans d'exécution. Ça a été fait en 1986. La construction, elle vient d'être complétée en 1990. C'est un vieux mandat. C'est un mandat, Mme la Présidente, en passant, qui aurait dû être exécuté entre 1976 et 1985, mais qui n'a pas été fait. C'est une route qui aurait dû être construite dans ces années-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député

de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, ce n'est pas ça, ma question. J'ai demandé: Quels sont les officiers du ministère qui ont autorisé l'exécution des plans et devis de ce contrat dont vous avez admis qu'il était contraire aux normes du ministère? Je vous avais demandé: Quel a été l'avis? Remarquez bien, je ne vous ai pas demandé s'il y avait une Direction de la sécurité routière; je vous ai demandé: Quel a été l'avis de la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports du Québec dans ce dossier?

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Un instant, j'ai la parole, un instant; c'est moi qui ai la parole, je vais continuer. Alors, qu'est-ce que vous avez répondu là-dessus? Vous n'avez pas répondu; regardez bien, je vais vous lire la réponse: "**Sécurité** routière. Au moment de la préparation de ce projet, les ressources humaines affectées aux études en sécurité routière faisaient partie du Service des projets à Montréal, service qui a assuré la supervision et la réalisation de ce mandat." Vous me dites qu'il y a un service de la sécurité routière, à toutes fins pratiques, et vous rajoutez: "Les plans et devis de ce projet ont été réalisés selon les règles de l'art." Là, vous dites que "**les** plans et devis de ce projet ont été réalisés selon les règles de l'art", alors que vous venez d'admettre que ce projet ne respectait pas les normes de votre ministère. Est-ce que le fait de faire des travaux qui ne respectent pas les normes de votre ministère, ce sont des travaux qui respectent toujours les règles de l'art? C'est ça que vous m'avez répondu. C'est la réponse telle que vous me l'avez donnée: "Les plans et devis de ce projet ont été réalisés selon les règles de l'art", et vous avez admis, tout à l'heure, que ce projet-là ne respectait pas les normes de votre ministère.

Alors, qu'est-ce que ça veut dire, les règles de l'art, pour vous?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je le disais, les plans ont été préparés par un ingénieur-conseil de BBL. M. Jean-Claude Larivée, qui est ici à ma droite, a été impliqué dans ça et M. René Lacroix. J'ai dit: Oui, ça ne rencontre pas une certaine norme, mais les plans et devis ont été signés avec le sceau d'un ingénieur. On pourrait vérifier, c'est un ingénieur qui travaille pour le bureau de Beauchemin-Beaton-Lapointe, qui sont des ingénieurs. Non! Excusez, je vais retirer... On va vérifier, je n'ai pas les plans ici, mais c'est certainement comme toute chose, tout plan qui est préparé par un ingénieur doit avoir son sceau et être signé par

lui. C'est ça.

Mme la Présidente, je reviens encore sur l'affaire de la sécurité. Il faut comprendre que le service de sécurité, tel qu'on le connaît aujourd'hui, n'existait pas à ce moment-là, mais la sécurité se faisait à même le groupe, le service qui a préparé les plans. C'est ça qu'on dit, c'est ça, la réponse qu'on a donnée et on a dit que ça a été réalisé selon les règles de l'art.

M. Garon: J'aimerais vous demander si l'aménagement de cette route, de cette sortie, tel qu'il a été réalisé, est conforme aux plans et devis de l'appel d'offres.

M. Middlemiss: On m'indique que non. C'est qu'il y a eu un ajout pour une voie d'accélération, des voies supplémentaires sur la 105, pour exactement améliorer la sécurité. On a élargi la route 105 à l'intersection dû au fait qu'il y avait de la circulation qui venait de la 5. Donc, on a élargi de chaque côté les accotements. C'est un ajout qui a été fait au niveau de la sécurité. C'est facile. On tentait de dire: Aïe, vous n'avez pas bien fait ça, parce qu'on a posé un geste et qu'on a fait un ajout après la préparation des plans dans le but d'améliorer la sécurité. Là, on cherche encore des choses. Mais, moi, j'en suis fier qu'au moins on ait fait ça pour exactement régler le problème qui, pour le député de Lévis, semble être un gros, gros problème de sécurité. On l'a fait dans ce sens-là.

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

M. Gauvin: M. le ministre, depuis quelques années...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce sur le même sujet?

M. Gauvin: Oui, sur le même sujet. Quand la Sûreté du Québec identifie, suite à des constatations d'accidents, des points noirs, dans vos termes à vous autres, sur le réseau routier...

M. Garon: Non. Je voudrais finir ce dossier-là précisément.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas tout à fait le même sujet, M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Non, mais c'est au niveau de la sécurité routière.

M. Garon: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, il y a un dossier en particulier.

M. Garon: C'est parce qu'on a un débat sur

un sujet en particulier.

M. Gauvin: Bon, on y reviendra, mais...

M. Garon: Oui.

M. Gauvin:... c'est parce que ça touche ça aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, après ça.

M. Garon: Je ne veux pas vous enlever du temps de parole.

M. Gauvin: C'est correct.

M. Garon: Je ne veux pas que vous pensiez que c'est pour vous enlever du temps.

M. Gauvin: Non, j'y reviendrai, mais...

M. Garon: J'aimerais, Mme la Présidente, demander au ministre si la localisation de la sortie, où elle a été réalisée, où elle a été faite, effectuée concrètement, est la même que celle sur laquelle a porté l'appel d'offres.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que, oui, cette sortie-là était telle que sur les plans et devis. On a demandé d'élargir la route 105 à l'intersection, mais l'endroit de la sortie, c'est selon les plans et devis.

M. Garon: C'est-à-dire que la localisation de la sortie est au même endroit qu'au moment de l'appel d'offres. La localisation de la sortie de l'autoroute 105 vers l'autoroute 5 est située au même endroit que lorsqu'il y a eu appel d'offres ou si elle a été réalisée...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, oui. C'est que, peut-être pour éclaircir la situation une autre fois, avant 1986, on prévoyait la sortie au chemin des Pins. À la demande de la municipalité et du propriétaire de Tulip Valley, on l'a changée d'endroit et on m'indique qu'une fois qu'on a décidé de la changer à la demande de ces gens-là on a préparé des plans et devis et que c'est les plans et devis qui ont été utilisés à cet endroit-là. Mais, après l'octroi du contrat, on a jugé à propos d'élargir la route 105 pour rendre ça plus sécuritaire. C'est ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Au moment où les plans ont été faits, qui sont non conformes aux normes du ministère, j'aimerais savoir qui a autorisé les plans non conformes au ministère et quelle est la personne au service... Écoutez bien ce que je dis. Je pose des questions bien précises. Quelle est la personne au Service de la sécurité qui a signé l'avis au sujet de la Direction de la sécurité? Je

ne vous demande pas s'il y avait un service qui était là. Je vous demande quel avis a été donné de la part de la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports du Québec dans ce dossier et qui l'a signé avant qu'on aille en appel d'offres ou au moment de l'exécution des travaux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il n'y en a pas eu d'avis à cet effet-là parce que ça ne fait pas partie des procédures.

M. Garon: Alors...

M. Middlemiss: Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, Mme la Présidente, un ingénieur est engagé pour faire des choses, il met son sceau et il signe son nom.

M. Garon: Vous voulez dire que vous allez en appel d'offres... Quels sont les fonctionnaires qui ont signé une demande d'appel d'offres sur des plans non conformes aux normes du ministère? Est-ce qu'ils l'ont fait d'eux-mêmes ou à la demande de quelqu'un en autorité au ministère?

M. Middlemiss: Non. Regardez, je ne le sais pas, je ne peux pas... C'est les ingénieurs au niveau de la région, pour la demande de soumissions. Je n'ai pas ça ici. Je pourrais certainement lui fournir les noms, Mme la Présidente, mais qu'est-ce que ça va donner de les lui donner?

M. Garon: Bien...

M. Middlemiss: Si vous les voulez, on va vous les donner.

M. Garon:... c'est le fonctionnement du ministère.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas le fonctionnement. Non, regardez, Mme la Présidente. On peut commencer à dire que les normes et ainsi de suite... On est en train d'en faire un plat et de faire du cinéma.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je l'ai dit, oui, il y a une certaine norme de servitude, de nonaccès qu'on n'a pas respectée. O. K. Mais on a construit une intersection. Ça fait six mois que c'est en utilisation et, si on m'indique que c'est dangereux, j'aimerais qu'on me donne la preuve. En plus, nous sommes en train de faire une étude pour l'améliorer. On a même élargi la route 105 pour ces choses-là, Mme la Présidente.

M. Gauvin: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: On peut chercher des poux un peu partout, mais je vous le dis, c'est de la

répétition. Je le répète, on répète. On cherche des squelettes.

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

M. Gauvin: C'est en rapport avec la réponse du ministre. C'est un peu depuis...

M. Garon: Moi, c'est sur un cas précis. Ce n'est pas sur une affaire en général.

M. Gauvin: Ça va être sur le cas. Ça va vous aider aussi et ça va m'aider à comprendre. M. le ministre, je reviens à ma question de tantôt. Quand la Sûreté du Québec identifie des points noirs et qu'elle les transmet à la Société de l'assurance automobile, est-ce que ça sert à guider les ingénieurs de votre ministère, les bureaux d'ingénieurs privés pour faire l'évaluation dans les autorisations des données au niveau de la sécurité? Je pense que ça peut avoir rapport avec ce cas-ci. Est-ce que l'histoire passée des points noirs de la Sûreté du Québec guide les ingénieurs de votre ministère et les ingénieurs qui sont impliqués dans certains dossiers, par exemple, celui-là?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Comme vous le voyez, on a un programme de 10 000 000 \$ cette année pour corriger, pour des raisons de sécurité, les points noirs et ces renseignements-là nous viennent de la SQ et des DSC, des départements de santé communautaire, qui font une étude avec le milieu et nous identifient ces points-là. Que je sache, pour celui-là, à date, on peut vérifier à savoir si on a eu, de la part du DSC ou de la Sûreté du Québec, une indication. On peut le vérifier, mais on se sert de ces données-là. C'est le milieu qui nous identifie le danger, le point noir et, de là, on procède au plus urgent et on corrige ces points noirs pour des raisons de sécurité.

M. Gauvin: Correct.

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

M. Garon: Ma question est très simple. Comment le ministre peut-il m'expliquer... Une question qui ne peut pas être plus simple que ça. Je vais poser une question très simple, parce que c'est très important sur le fonctionnement d'un ministère, la gestion d'un ministère. La question que je vous demande est la suivante: Comment le ministre peut-il expliquer qu'un appel d'offres soit fait avec l'autorisation du ministère, par des gens qui doivent avoir signé une demande d'appel d'offres sur des plans qui ne sont pas conformes aux normes du ministère? Est-ce que vous considérez que c'est normal, que ces fonctionnaires-là ont fait leur ouvrage ou est-ce qu'ils

vont être punis, ou est-ce qu'il y a eu une demande qui est venue d'ailleurs pour qu'ils fassent ça? Est-ce que vous considérez qu'un fonctionnaire, dans ses fonctions, qui demande un appel d'offres sur des plans qui ne sont pas conformes avec les normes du ministère fait son travail correctement?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il arrive des occasions où certaines normes ne sont pas respectées. Dans ce cas-ci, c'est la norme de servitude, de non-accès concernant un poste d'essence qui n'a pas été respectée. Toutefois, les plans ont été préparés selon les règles de l'art, ils ont été signés par un ingénieur. On est allé en soumissions et on l'a fait. Je dois vous dire, Mme la Présidente, que, si ça avait été une intersection permanente, on aurait certainement procédé à l'expropriation des terrains et aménagé une intersection. Dû au fait que c'était une intersection temporaire et qu'on aurait été obligé d'exproprier quelque chose pour une intersection temporaire au niveau de la circulation ou du volume de circulation que nous avons présentement... Les tracteurs, les "vannes", comme dit le député de Lévis, n'utiliseront plus cette intersection-là dans l'avenir. Ils vont prendre l'autoroute un peu plus loin vers le nord. À ce moment-là, ça va être la circulation locale.

Devant ces faits, les gens responsables qui ont préparé les plans ont jugé que c'était sécuritaire, et ça l'est sécuritaire, je pense, dans les faits, et on a procédé à la construire comme ça. Je pense que je ne peux pas éclaircir plus que ça. C'est qu'il y a eu une demande de soumissions qui a été faite, avec des plans qui ont été préparés par des professionnels. Je pourrais vous donner le nom de ces gens-là. Je peux vous les donner, mais ça ne change en rien qu'à l'intersection, dans la réalité des choses - pas en théorie, là, en réalité visuelle - on ne m'a pas indiqué qu'il y avait eu énormément d'accidents. On a posé des gestes pour améliorer la sécurité, dans les circonstances, et nous sommes prêts à le faire encore. C'est ça, la situation, Mme la Présidente.
(12 heures)

M. Garon: La question qui se pose, fondamentalement, c'est que, là, l'attitude du ministre est très importante, parce que, ou bien les fonctionnaires ont fait quelque chose de pas correct, puis ils doivent être punis, ou bien ils ont fait quelque chose, ils ont eu une commande pour le faire. Là, le ministre, lui, ou bien il approuve ça, parce qu'il vient de me dire: C'est correct sur le plan sécuritaire, alors qu'il n'y a aucun avis. Il nous a dit lui-même qu'il n'y avait pas d'avis de sa division de la **sécurité**. Ceux qui sont responsables de s'occuper de la Direction de la sécurité routière ne lui ont donné aucun avis là-dedans et ils n'ont rien signé.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Un instant, je n'ai pas fini. Un instant!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a une limite à déformer les choses qui sont dites.

M. Garon: Non, non. Un instant! C'est ça que vous avez dit. Je reprends vos paroles. Il y a assez de témoins ici. Vous avez dit qu'il n'y avait pas d'avis de la division.

M. Middlemiss: Non, non, non. Comme vous avez... Oui.

M. Garon: Vous avez dit qu'il y a un ingénieur qui a signé.

M. Middlemiss: C'est écrit là.

M. Garon: Les ingénieurs qui ne respectent pas les règles, ça existe ça aussi. Les avocats qui ne respectent pas les règles, souvent ils sont rayés du Barreau, ils sont sortis de l'Ordre. Les comptables font la même chose. Alors, quand un ingénieur va en appel d'offres ou signe des appels d'offres sur des plans qui ne respectent pas les normes du ministère... Vous dites: Les plans sont faits selon les règles de l'art. Comment pouvez-vous dire que des plans qui ne respectent pas les normes du ministère sont faits selon les règles de l'art et comment pouvez-vous dire qu'ils sont sécuritaires alors que vous n'avez aucun avis de la Direction de la sécurité routière de votre ministère et qu'il semble bien qu'on ait bien pris garde d'en demander?

Alors, je vous demande ceci: Qui a fait ça? L'ingénieur a fait ça de sa propre autorité, de lui-même ou à la demande de qui? Qui est le responsable qui a autorisé des plans qui sont contre les normes du ministère et, vous, de quelle façon pouvez-vous dire que les plans sont sécuritaires, alors que vous n'avez aucun avis de ceux qui, à votre ministère, sont responsables de s'occuper de la sécurité?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que, si le député de Lévis veut lire à la page 2, sécurité routière, il verra qu'au moment de la préparation de ces plans-là il n'y avait pas un service strictement pour la sécurité routière; le Service des projets s'occupait de faire aussi la sécurité dans la préparation des plans. Il le faisait en même temps. Donc, à ce moment-là, ils n'avaient pas besoin d'un avis spécial. Ils l'ont fait selon les règles de l'art; ils l'ont fait selon les règles de sécurité. Ça a été fait comme ça. Donc, à ce moment-là, il n'y avait pas de service. Donc, s'il n'y avait pas de service, demandez-nous pas de vous produire une approbation du service, il n'existait pas. Ça se

faisait dans le même Service des projets, dans le tout.

Maintenant, les règles de l'art, dans les circonstances, on a jugé à propos que cette norme-là de servitude de nonaccès... C'est le jugement, des ingénieurs qui ont décidé de la préparer. Il n'y a pas eu de commande, ça n'a pas été télécommandé. Il me semble que c'est assez clair, Mme la Présidente, que c'est la municipalité qui nous a demandé de changer d'endroit. Elle nous a demandé de faire l'intersection là. La municipalité et le propriétaire de Tulip Valley nous ont demandé de changer du chemin des Pins à cet endroit-là. C'est eux qui nous ont demandé ça, en 1986. Nous avons acquiescé à leur demande, mais on l'a fait de façon sécuritaire, pour ne pas être obligés d'exproprier quelque chose alors que, réellement, on n'aura pas ces besoins-là après parce que l'intersection est temporaire. Il me semble qu'on a tenté d'économiser de l'argent pour la collectivité québécoise, en autant qu'on était assuré de la sécurité, et qu'on a pris des mesures additionnelles pour s'assurer de la sécurité.

Il me semble, Mme la Présidente, qu'après six mois, si c'était si dangereux que ça, le député de Lévis ne me poserait pas de question, il me sortirait le rapport d'un coroner, il me sortirait un article de journal avec des accidents, des pertes de vie et tout ça. Mais, je lui dis - et j'en suis heureux - qu'on n'en a pas, puis on est encore en train de travailler pour améliorer la sécurité de cette intersection-là. Ce qui est fait est fait, Mme la Présidente, et, moi, je ne vais pas chercher des squelettes ici et là. C'est de bonne guerre, pour tenter de dénigrer et de démontrer que peut-être le ministère des Transports, c'est toute une "bunch" d'incompétents, de gens qui ne font pas les choses, mais ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. Je pense qu'on fait très bien notre travail. Des erreurs ou des omissions, oui. C'est comme dans une douzaine d'oeufs, Mme la Présidente; on parle de l'oeuf brisé, on ne parle pas des 11 qui sont bons. C'est le jeu du député de Lévis, à lui de continuer.

Mme la Présidente, moi, je ne cherche pas des squelettes, je me dis: On a exécuté les travaux. Ils sont exécutés. On va s'assurer de la sécurité, mais il me semble que la sécurité, ce n'est pas un problème à date, heureusement, puis espérons que ça va continuer.

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

M. Garon: Mme la Présidente, moi, je prends la réponse que vous m'avez donnée sur la sécurité routière. Là, vous allez plus loin dans ce que vous dites, mais regardez ce que vous m'avez dit ici: "Au moment de la préparation de ce projet, les ressources humaines affectées aux études en sécurité routière faisaient partie du

Service des projets à Montréal, service qui a assuré la supervision de la réalisation de ce mandat. Les plans et devis de ce projet ont été réalisés selon les règles de l'art". Puis, vous m'avez dit qu'il n'y avait pas eu d'avis, donc il n'y a pas eu d'étude en sécurité routière. Est-ce qu'il y a eu une étude en sécurité routière? Il n'y en a pas eu. Vous m'avez dit tantôt qu'il n'y avait pas eu d'avis.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Attendez un instant, je n'ai pas fini. Deuxièmement, vous avez dit: "Les plans et devis ont été réalisés selon les règles de l'art", alors que vous admettez, puis que vous donnez comme excuse que c'est une sortie temporaire. Sauf que j'ai bien vu, moi, des affaires temporaires du gouvernement qui durent des décennies. Le temporaire, souvent, dure très longtemps au gouvernement. Alors, la question que je veux demander, au fond, essentiellement... Quand vous dites: Un ingénieur a signé, ça, ça ne me dit rien qu'un ingénieur ait signé. Ça se peut bien qu'un ingénieur ait signé parce que les plans ont été faits par un ingénieur, ou qu'il a autorisé les plans, ou qu'il a signé les plans. Justement, c'est ça que je vous demande, au fond: Est-ce que c'est normal qu'un ingénieur de votre ministère, ou qu'une direction, ou que des gens de votre ministère... C'est ça que je voudrais savoir, si tous ceux qui ont signé pour aller en appel d'offres avec des plans qui n'étaient pas conformes aux normes de votre ministère, vous considérez que c'est normal. Et j'aimerais savoir quels sont les noms de ceux qui ont signé pour autoriser ces plans, pour aller en appel d'offres avec ces plans non conformes pour la soumission. Et est-ce qu'ils l'ont fait d'eux-mêmes ou à la demande de quelqu'un en autorité au ministère?

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

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, comme je l'ai indiqué, peut-être pour la deuxième ou troisième fois, on va vous donner les noms de ces gens-là cet après-midi. Mais, Mme la Présidente, il y a une chose qu'il faut comprendre - je ne sais pas si c'est heureusement ou malheureusement, mais je pense que c'est plutôt heureusement - heureusement que le député de Lévis n'est pas un ingénieur, heureusement, parce qu'il ne comprend pas. C'est que la première chose qu'un ingénieur doit faire, dans son code de déontologie, la chose numéro un, c'est la sécurité. Il ne faut pas avoir un service spécial de sécurité pour que, lui, il soit obligé de respecter ses responsabilités.

Dans ce cas spécifique, au moment, je le répète encore, de la préparation de ces plans-là, il n'y avait pas un service qui était là pour faire seulement la vérification de la sécurité. Les

ingénieurs du projet, en faisant le projet, se préoccupaient, dans un premier temps, de la sécurité. C'est ça. Qu'on n'ait pas respecté une norme, une servitude de nonaccès, qu'on ne l'ait pas fait, on l'a admis, mais, pour moi, c'est qu'on a travaillé à faire une intersection, dans les circonstances et à cet endroit, qui était sécuritaire. On est allé en soumissions, on a donné le contrat et, après avoir donné le contrat, on a ajouté encore d'autres éléments de sécurité. Il me semble que la preuve, c'est dans l'utilisation de la route. À date, heureusement, Mme la Présidente, nous n'avons pas eu un taux d'accidents élevé.

M. Garon: Comment dites-vous ça? Il n'y a pas eu...

M. Middlemiss: Un taux d'accidents élevé. Mme la Présidente, si le député de Lévis a des renseignements au contraire, qu'il nous les présente donc. Il ne se gêne pas lorsqu'il a des numéros, puis des chiffres, il les sort; bien, qu'il les sorte donc, d'abord, puis qu'il donne les noms des personnes impliquées, qu'il les donne. Mais il y a une chose, Mme la Présidente, que je vais vous dire: Moi, comme ministre des Transports, je ne voudrais certainement pas donner une directive, pour faire plaisir à quelqu'un, d'exproprier. Non.

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

M. Gauvin: Madame, toujours dans le même dossier. M. le ministre, quand la municipalité concernée vous a demandé de revoir votre projet au niveau de ces travaux-là, est-ce que, déjà, elle était au courant que c'était une situation temporaire au niveau du service, comme vous l'avez mentionné tantôt, par rapport au transport lourd? Ces gens-là le vivent déjà et connaissent la situation du trafic; ils le vivent et ils ont probablement fréquemment la chance d'en débattre avec des citoyens de leur région. Donc, au moment où ils vous ont demandé de déroger ou de revoir votre projet, j'imagine que la municipalité était déjà consciente que c'était peut-être une situation temporaire au niveau du trafic.

M. Middlemiss: Oui. C'est certain que la municipalité concernée, qui était **Hull-Ouest**, en 1986, était au courant de tout ça. Ça a été discuté avec elle et c'est elle qui nous a demandé, en passant des auditions, de changer ça et, aussi, le propriétaire de **Tulip Valley**, puisque, la route ne sortant pas là, il sentait qu'il était pour perdre une partie peut-être de sa clientèle. Il est normal qu'il prêche pour sa paroisse. Donc, lui, avec la municipalité, il a demandé au ministère des Transports de reconsidérer la sortie, ce qui a été fait. C'est ça qui a été fait pour être

capable d'avoir une intersection à cet endroit-là. Malheureusement, il y a des pompes à essence qui sont là et j'ai l'impression que, si les pompes à essence n'étaient pas à cet endroit-là, un peu déplacées, on n'aurait pas la problème qu'on soulève de servitude de nonaccès à un poste d'essence.

M. Gauvin: Donc, ce qu'on doit retenir, c'est qu'un débat comme celui-là, quand il se fait au niveau municipal, il se fait sur la place publique. Donc, c'était connu de la population qu'il y avait une demande de revoir le projet, en fait, si je peux **m'exprimer** comme ça. Merci.

M. Middlemiss: Oui. Je suis convaincu que, si on n'avait pas eu d'intervention de la part de la municipalité et du propriétaire de Tulip Valley, on aurait fait la sortie telle que prévue. On avait presque fini de faire la conception de la sortie au chemin des Pins lorsqu'on nous a demandé de la changer et on l'a fait. On l'a fait à la demande du milieu; c'est ça qu'on a fait.

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

M. Garon: Mme la Présidente, je trouve inacceptable ce que vient de dire le ministre. C'est le ministre qui est responsable de son ministère, c'est le ministre qui est responsable de ces routes, c'est le ministre qui est responsable de la **sécurité** routière qui va avec ces routes et les municipalités, quelles que soient les opinions qu'elles donnent, n'ont pas à dicter d'opinion au ministre concernant la sécurité. Je ne veux même pas dire que ça s'est passé comme ça dans ce cas-là, mais les municipalités n'ont pas à dicter quoi que ce soit, c'est le ministre qui est responsable, surtout quand on sait tous les conflits d'intérêts qu'il peut y avoir, toutes les possibilités de gens qui ont des terrains au bout des sorties, etc. Je regrette, ce n'est pas de même que ça se passe. Au contraire, je vais surveiller ça d'une façon... Je le sais, j'en vis des problèmes de même et ce **"poutinage"** là me dégoûte, je vais vous le dire bien franchement.

M. Middlemiss: Mme la...

M. Garon: Je pense, au contraire, que le ministère est responsable de ces routes, de ces sorties, de ces viaducs et de l'application de ses normes. Point, à la ligne. Si les normes ne sont pas bonnes, qu'il les change; tant qu'elles sont bonnes, elles doivent être respectées.

Ce que je veux avoir comme renseignements du ministre à ce moment-ci, c'est quels sont les plans initiaux du projet, les **plans** de 1986, les plans avec lesquels on est allés en appel d'offres et les plans tels que les travaux ont été réalisés, avec le nom de ceux qui ont autorisé chacun de ces plans-là et la date de leur autorisation. Dans

un premier temps, je voudrais demander au ministre s'il est possible d'avoir ça cet après-midi, parce que ce sont toutes des choses existantes que je demande; ça ne prend pas une grosse recherche.

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

M. Middlemiss: Juste une précision. Malheureusement, on ne pourra pas avoir les plans cet après-midi, ils sont à Montréal, Mme la Présidente, mais on va tout donner au député de Lévis.

Il y a une chose, Mme la Présidente, c'est que, pour le ministre délégué aux Transports, la sécurité, c'est primordial et je ne joue pas avec la sécurité. Mais il y a une autre chose: le ministre écoute aussi le milieu. C'est le milieu, la municipalité, avec le propriétaire du restaurant et du motel Tulip Valley, les deux, qui nous ont demandé de changer l'endroit de cette sortie temporaire et nous avons accepté.
(12 h 15)

Mme la Présidente, il me semble qu'écouter le milieu et avoir procédé de cette façon-là, c'est pas mal mieux que d'avoir **dit** au milieu: Vous autres, vous ne savez pas de quoi vous parlez. C'est nous autres qui connaissons ça, nous autres, dans notre tour à Montréal. Tu sais, le ministère des Transports, on connaît mieux ça que vous autres. On va vous dire où vous devriez avoir votre intersection. Mais ce n'est pas ça. Nous avons voulu coopérer avec le milieu et lui donner la sortie à l'endroit où il la voulait. Malheureusement, il y avait un poste d'essence qui était là et nous avons jugé qu'on ne pouvait pas justifier, dans le contexte d'une sortie de cette nature-là qui va être plus achalandée d'ici la construction de la 5 vers le nord, l'expropriation du motel Tulip Valley. Mais on a aménagé une intersection qui est sécuritaire. Et c'est ça qu'on a fait, Mme la Présidente. On a fait ça avec le plus grand souci de la sécurité et aussi des dépenses de l'État.

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

M. Garon: Mais, essentiellement, je demande quatre choses. Un, les plans initiaux...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Attendez un peu.

M. Middlemiss: ...on se répète. On se répète, Mme la Présidente, je viens de lui dire oui.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il écoute des fois?

M. Garon: Je veux être très clair parce que...

M. Middlemiss: Bien, je suis clair. C'est très clair aussi. Vous voulez avoir les plans initiaux, les plans qu'on a faits pour aller en soumissions...

M. Garon: Les plans de 1986, non.

M. Middlemiss: ...et les plans après l'exécution. C'est clair, là?

M. Garon: Non, non. Les plans initiaux...

M. Middlemiss: Modifiés, oui.

M. Garon: ...les plans de 1986, les plans de l'appel d'offres, quand on est allé en appel d'offres, les plans des travaux tels qu'ils ont été réalisés et le nom de ceux qui ont autorisé chacun de ces plans-là avec la date de leur autorisation.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, l'autorisation...

M. Garon: Est-ce que vous êtes d'accord? Ça va?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai dit que l'autorisation, c'est qu'il va y avoir un plan sur lequel il va avoir le sceau d'un ingénieur. C'est ça, là. C'est de cette façon-là. Il n'y a personne qui passe le plan à un, puis...

M. Garon: Quand je parle d'autorisation, c'est l'autorisation du ministère. C'est quand même le ministère qui paye. C'est celui qui passe les commandes. Un instant là! L'ingénieur de la firme, comme vous m'avez dit tantôt, je regrette, mais une firme n'est pas sur son propre pouvoir, là. Il y a un passeur de commandes, c'est le ministère. C'est le ministère qui paye, c'est lui qui passe les commandes. Ce n'est pas la firme qui dit: Je fais les plans où je veux, je fais les travaux où je veux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une chose qu'il ne comprend pas, le député de Lévis, c'est que l'ingénieur qui fait la conception des plans, c'est lui qui est responsable. C'est lui qui met son sceau et qui met sa signature. C'est lui, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, non. Les plans doivent être autorisés par le ministère. Je regrette là, le client, c'est le ministère. Tous les travaux, même les changements en cours de travaux, même quand on change la grosseur des roches, doivent être autorisés par le ministère et il y a des avenants. Les changements de travaux qui se font au fur et à mesure, tout changement qu'il y

a par rapport aux plans doit être autorisé par le ministère, par écrit, pas verbalement, par écrit.

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

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

M. Middlemiss: ...oui, il y a quelqu'un au ministère qui s'assure que les plans qui ont été préparés sont conformes et qui les accepte. Mais le responsable, c'est celui qui a son sceau et qui les signe. C'est ça. Dans la profession des ingénieurs, Mme la Présidente, c'est comme ça. Oui, il y a quelqu'un... Et on va vous les donner, les noms. Je vous l'ai dit, on va vous donner tout ça, M. le député.

M. Garon: Non, non, je parle des autorisations. Vous pouvez avoir les signatures des autres si vous voulez, ça ne me fait rien. Moi, je veux avoir les autorisations du ministère, de ceux qui ont signé au ministère, à chacune des étapes, parce que le client, c'est le ministère, c'est lui qui paye et c'est lui qui passe les commandes. Maintenant, s'il veut passer une commande qui n'est pas correcte ou bien qui n'est pas faisable, j'imagine que les ingénieurs vont lui dire que ce n'est pas faisable. Mais ce n'est pas ça que je veux dire. C'est les autorisations au ministère, les autorisations du client qui est le ministère des Transports.

Et j'aimerais également attirer l'attention du ministre, parce que j'ai des informations sur le nombre d'accidents. Lui, il a commencé par dire qu'il n'y a pas eu d'accidents. J'ai remarqué que, tantôt, il était moins catégorique. J'aimerais qu'il fasse un relevé et qu'il nous dise le nombre d'accidents qu'il y a eu à cette intersection, à cet endroit de la sortie de l'autoroute 5 vers la route 105 depuis qu'elle est en opération. Moi, j'ai des informations qu'il y en a eu un certain nombre. Je n'ai pas eu le temps de vérifier chacun des accidents, mais tantôt, par exemple, quand vous m'avez dit qu'il n'y en avait pas eu, moi, ce n'est pas les informations que j'ai. C'est qu'il y en a eu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai jamais dit ça. J'ai dit que je n'ai pas été sensibilisé à des accidents. Et je demeure là. Je ne l'ai pas lu dans les journaux. C'est ça que j'ai dit. J'ai dit: Le taux d'accidents n'est pas élevé. C'est ça.

M. Garon: Bien, moi j'ai...

M. Middlemiss: Ne vous mettez donc pas... Mme la Présidente...

M. Garon: C'est quoi un taux pas élevé?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, moi.

M. Garon: Bien, alors, moi, je vais vous dire qu'il y a eu des accidents.

M. Middlemiss: C'est un taux raisonnable.

M. Garon: C'est quoi un taux raisonnable?

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que, lorsqu'il y a des accidents graves, lorsqu'il y a des pertes de vie ou des choses comme ça, on en entend parler.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Lorsqu'il y a des accrochages, c'est pour des raisons peut-être autres que l'intersection, ça se peut, moi, je n'ai pas... Je lis les journaux, hein, et on regarde ça à tous les jours, on vient de la région. J'en ai parlé au député qui est là en permanence. Lui, il ne vient pas faire une visite éclair dans la région pour, en revenant, se prendre pour le prophète.

M. Garon: Non, non. Bon! Alors, merci.

M. Middlemiss: On va le faire, le relevé, Mme la Présidente, et on va certainement...

M. Garon: M'en faire parvenir une copie?

M. Middlemiss: Ah oui! Mme la Présidente...

M. Garon: Ça marche.

M. Middlemiss: ...on va faire ça avec plaisir.

Ponts à Cascapédia

M. Garon: Autre sujet, le pont à Cascapédia; j'aimerais parler du pont à Cascapédia. Alors, le 14 janvier 1991, M. Clément Tremblay, ingénieur en chef de la Division des réparations et expertises au Service des ouvrages d'art du ministère des Transports du Québec, a écrit à M. Roland Roy, ingénieur du Service des utilités publiques du ministère des Transports, lui demandant d'entreprendre les démarches auprès du CN pour compléter le projet de renforcement de deux ponts à **Saint-Jules-de-Cascapédia**. Cette lettre confirme les intentions du ministère de procéder au renforcement de ces ponts, qui représente une économie de 3 000 000 \$.

Le 16 janvier 1991, le ministère des Transports du Québec écrit au CN, sans doute pour soumettre le projet au propriétaire. Le 25 janvier 1991, le CN répond au ministère que, suite à une étude préliminaire, les deux ponts ne sont pas capables de supporter les charges projetées. Lors des engagements financiers du 28 février 1991, le ministre s'est engagé à nous transmettre la lettre du 16 janvier. Nous n'avons encore rien reçu.

M. Middlemiss: On l'a déposée la journée même, Mme la Présidente.

M. Garon: La lettre du CN, ce n'est pas de cette lettre-là qu'on parle; c'est la lettre du ministère au CN qu'on demandait. Le 16 janvier, le ministère des Transports a écrit au CN.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est une copie de celle-là que je voudrais avoir. Le 25 janvier 1991, j'ai dit que le CN a répondu au ministère. Je voudrais avoir celle du ministère au CN, celle à laquelle le CN a répondu.

Suite à la réponse du CN et faisant fi des recommandations du Service des ouvrages d'art du ministère, il a été décidé de faire construire deux ponts neufs au coût de 5 000 000 \$. Des appels d'offres auraient eu lieu. Le 14 mars 1991, le Syndicat des ingénieurs du gouvernement a manifesté son désaccord face à la décision de construire deux ponts. Leur président a écrit au premier ministre et au ministère des Finances pour dénoncer la situation.

La question que je veux demander au ministre: Quel est le contenu de la lettre du 16 janvier adressée par le ministère des Transports du Québec au CN? Sur quelle base a-t-il été décidé de faire construire deux ponts neufs plutôt que de procéder au renforcement des ponts existants comme le préconisaient les experts du ministère des Transports du Québec? Est-ce que le contrat de construction des ponts a été accordé? Si oui, qui a obtenu le contrat et quel est le prix de sa soumission?

M. Middlemiss: Premièrement, Mme la Présidente, on va déposer la lettre, mais je vais vous la lire. Je pense qu'on va prendre le temps de lire ça ici. C'est une lettre qui est adressée à M. MacDonald, ingénieur aux ponts et bâtiments du Canadien National, à Moncton. L'objet, c'est le pont **au-dessus** de la rivière Grande-Cascapédia.

"Monsieur, avant de compléter nos documents pour la construction d'un nouveau pont routier à l'endroit ci-haut mentionné, nous voulons vérifier la faisabilité de travaux de modification de la structure supportant la route à même votre structure ferroviaire.

"À l'aide des documents ci-joints, pourriez-vous nous informer, de façon préliminaire, quant à la possibilité pour votre structure ferroviaire d'accepter ces charges additionnelles? Selon vos commentaires, nous pourrions finaliser un projet, soit la construction d'un nouveau pont, soit la modification de votre structure ferroviaire. Il est entendu que le ministère sera responsable du coût de ces travaux et des frais d'étude et de surveillance par Canadien National. Si ces travaux ne se réalisent pas, nous vous rembourserons tous les frais d'étude que vous aurez

encourus sur la présentation d'une facture selon les procédures et directives habituelles.

"Agréez, monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

"M. Roland Roy, ingénieur, chef du Service des utilités publiques. Copie à M. José Cavaco, ingénieur, CN, Place Bonaventure à Montréal."

Et la réponse à cette lettre du 16 janvier nous est venue en date du 25 janvier du CN, adressée à M. Roland Roy, ingénieur: "Cher monsieur, nous avons inclus une étude préliminaire concernant votre demande d'améliorer la structure supportant..."

M. Garon: On l'a, celle-là.

M. Middlemiss: Oui, regardez bien. Je pense que, là, on va les lire, les deux.

M. Garon: Non, j'aimerais mieux que vous me lisiez...

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

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: O. K. Bien, je ne vous ai pas demandé celle-là.

M. Middlemiss: C'est moi qui ai la parole, c'est moi qui parle.

M. Garon: O. K. Parfait! Vous lirez l'autre, du 14 janvier, et vous allez comprendre mieux pourquoi je vous dis ça.

M. Middlemiss: Oui. On va la lire et je vais en ajouter une autre après. "Tel que vous le savez peut-être, l'année de construction pour ces structures est 1891. La conception de ces travées est équivalente aux charges Cooper E30 - ça, c'est des charges pour des trains, la locomotive avec tant de chars, pour être capable de décider le poids que doit supporter la structure - et la structure supportant la route était pour la circulation à cette époque, essentiellement pour des chevaux et des charrettes.

"Présentement, le trafic ferroviaire sur ce pont excède la capacité de conception originale et, même si les travées ont été renforcées, nous avons une restriction de vitesse à 10 m. p. h. pour réduire l'impact dû aux charges, tout ceci pour maintenir la circulation ferroviaire sur ce pont.

"L'augmentation projetée du trafic routier en excès à ce qui avait été alloué imposerait de nouvelles restrictions de vitesse et limiterait certains types de wagons marchandises, locomotives pour trains de marchandises et trains de passagers sur ces ponts. Ces limites seraient considérées trop restrictives et inacceptables pour une utilisation rentable de cette ligne. Un renforcement supplémentaire de ces travées est

considéré économiquement restrictif parce qu'il est difficile d'augmenter la capacité des barres à oeillets d'une travée raccordée avec des goupilles; ce type de raccordement ne peut être modifié aisément.

"Nous concluons, à partir de notre étude préliminaire, que ces deux ponts ne sont pas capables de supporter l'augmentation des charges projetées sur la structure de la route et suggérons, afin de vous éviter des frais onéreux, que le résultat d'une étude plus détaillée donnerait une conclusion similaire. Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations les plus distinguées". M. Cavaco, ingénieur, évaluation des ponts."

M. Garon: Mme la Présidente...

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

M. Garon:... je vais vous lire la lettre du 14 janvier. Vous avez lu celle du 16; je vais vous lire la lettre du 14 janvier, écrite à M. Roland Roy, ingénieur, par M. Clément Tremblay, ingénieur en chef de la Division des réparations et expertises, avec copie conforme à M. Jean Normand, ingénieur, directeur des structures, et j'aimerais savoir qu'est-ce qui s'est passé entre le 14 et le 16, après vous avoir lu la lettre adressée à M. Roland Roy, ingénieur, Service des utilités publiques, le 14 janvier 1991.

"Monsieur, relativement à ce dossier, le ministère reconsidère la solution de consolider la structure déjà en place. Cette solution consiste à remplacer au complet le tablier actuel des deux ponts et à modifier en même temps les approches. Cette intervention consiste plus spécifiquement à remplacer les entretoises existantes par d'autres d'une plus grande capacité, les longerons de bois par des longerons d'acier et enfin à reconstruire un nouveau plancher de bois. Ces modifications ont pour effet de permettre le passage des camions de 10 roues qui empruntent à l'occasion ces structures.

"Comme ces modifications amènent une augmentation de la charge sur les structures et le remplacement des entretoises qui sont la propriété du CN, nous vous demandons, par la présente, d'effectuer les démarches nécessaires auprès de ce propriétaire pour son assentiment, afin que le ministère puisse compléter l'étude du projet. Nous vous informons par la même occasion qu'en réalisant ce projet il y a pour le ministère une économie de l'ordre de 3 000 000 \$. Donc, il est important d'obtenir cet assentiment et, comme ce projet est prévu pour réalisation au cours de la saison 1991, nous vous demandons diligence.

"Comptant sur votre collaboration habituelle, nous espérons une réponse à notre demande dans les meilleurs délais. Signé, le Service des ouvrages d'art, Clément Tremblay, ingénieur, chef

de la Division des réparations et expertises."

Alors, pourriez-vous m'expliquer qu'est-ce qui s'est passé entre le 14 et le 16, car la lettre du 16 ne reflète pas l'expertise que vous a donnée votre chef de la Division des réparations et expertises dans sa lettre du 14 à M. Roland Roy, du Service des utilités publiques? Pourquoi, à ce moment-là, on n'est plus aussi préoccupé de l'économie de 3 000 000 \$ que l'est M. Clément Tremblay dans sa lettre à M. Roy?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, la réponse cet après-midi, après les affaires courantes.

M. Middlemiss: J'aurais aimé ça la donner immédiatement, mais on va continuer...

La Présidente (Mme Bélanger): À moins qu'il y ait consentement.

M. Garon: On aimerait avoir la copie.

M. Middlemiss: Non, on va la garder pour après...

M. Garon: Est-ce que le ministre peut nous déposer la lettre, par exemple, qu'il a lue?

M. Middlemiss:... et elle va être sucrée après le dessert, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce que vous pouvez déposer la lettre que vous avez lue?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la lettre est déposée.

M. Garon: Je peux déposer la mienne, moi aussi, si vous voulez.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 46)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programme 2, secteur voirie, pour l'année financière 1991-1992. Alors, lors de la suspension des travaux, M. le ministre, vous aviez une réponse à donner au sujet du pont dans Bonaventure.

M. Garon: À Cascapédia.

M. Middlemiss: Oui, merci, Mme la Prési-

dente. Avant de donner une réponse, Mme la Présidente, j'ai une question sur les crédits. À quel moment va-t-on passer à l'approbation des éléments 1 et 2 des crédits? Il me semble qu'on a été un peu partout, là, avec les questions, mais je voudrais m'assurer qu'avant la fin de cette période on aura accepté les crédits.

La Présidente (Mme Bélanger): Sûrement, M. le ministre. Cinq minutes avant la fin, le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, adopté? Ça va être adopté.

M. Garon: Oui, mais, là, on a du temps à regagner. On a 10 minutes de ce matin, au moins 10 minutes, plus un quart d'heure.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, on va essayer de faire ça dans cette période-là.

M. Garon: Ah non! On ne peut pas compter le temps où on n'a pas eu le quorum.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que, ce matin, le député de Lévis n'est pas arrivé ici avant 9 h 40.

M. Garon: Non, non. Moi, j'étais arrivé et on a attendu le quorum.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Je regrette, Mme la Présidente, le ministre ne contera pas de menteries ici, à cette commission. Vous êtes témoin que j'attendais le quorum en votre compagnie. Il n'y avait pas de quorum.

Mme Pelchat: Tout d'abord, on ne dit pas des menteries. On dit des mensonges, premièrement.

M. Middlemiss: En tout cas, Mme la Présidente, vous m'assurez qu'avant la fin...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, on perd du temps encore.

M. Middlemiss:... qu'avant 18 h 30, ce soir, on va approuver les crédits.

M. Garon: Non, non. Il n'est pas question d'adopter les crédits avant 18 h 30 parce qu'on a le droit à six heures et, à 18 h 30, on n'aura pas fait six heures. Alors, il va falloir faire les six heures et c'est à la limite des six heures, après les six heures, qu'il peut y avoir approbation de crédits, pas avant.

La Présidente (Mme Bélanger): À moins que tous les crédits soient vérifiés avant 18 h 30.

M. Garon: Mais ils ne le seront pas.

M. Tremblay (Rimouski): Même si on n'a rien à dire, il faut aller jusqu'à 18 h 30. C'est ça que ça veut dire.

M. Garon: Non, il faut prendre le temps.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, concernant les ponts **au-dessus** de la rivière Cascapédia, je dois dire que c'est un dossier qui date des années soixante-dix et qui a progressé tant bien que mal. Finalement, en fin d'année 1990, il y avait deux possibilités, Mme la Présidente. Il y avait la possibilité de construire deux ponts neufs ou bien de tenter d'aménager le pont existant. C'est moi, Mme la Présidente, qui ai demandé le dossier. J'ai demandé le dossier pour être capable d'évaluer laquelle des deux alternatives on devrait utiliser.

Dans l'alternative d'utiliser le pont existant, c'est bien beau d'avancer des hypothèses qu'on pouvait aménager le pont pour accommoder la circulation de charge normale, mais j'ai dit: Premièrement, est-ce qu'on a vérifié avec le propriétaire du pont, le Canadien National, à savoir si le pont peut supporter ces nouvelles charges et s'ils sont d'accord pour nous laisser procéder à ces aménagements-là? La réponse, Mme la Présidente, est la réponse que nous avons reçue du CN. Donc, dans un premier temps, M. Tremblay a écrit et, suite à la lettre de M. Tremblay, nous avons vérifié auprès du propriétaire du pont pour savoir si, techniquement, c'était possible et le propriétaire nous a dit: Non, ce n'est pas possible.

Donc, l'alternative qu'on avait, Mme la Présidente, c'était de procéder avec la construction de deux nouveaux ponts, ce que nous avons fait. Les soumissions sont entrées. Le plus bas soumissionnaire est Grandmont et Fils **Itée**, à 4 232 245 \$. L'estimé du ministère était de 4 342 825 \$.

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

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai lu ce matin une lettre. Quand même, ce n'est pas n'importe qui. Le ministre peut bien avoir l'air de mauvaise humeur, sauf que la lettre à laquelle je me suis référé, c'est une lettre qui est du Service des ouvrages d'art, signée par Clément Tremblay, ingénieur, chef de la Division des réparations et expertises - ce n'est pas n'importe qui au ministère - qui écrit à M. Roland Roy, ingénieur, du Service des utilités publiques, et, ensuite, on se rend compte que la lettre de M. Roland Roy, ingénieur en chef du Service des utilités publiques... Lui n'est pas le chef du

Service des expertises. Celui qui a écrit à M. Roy, c'est le chef de la Division des réparations et expertises. Lui, en dedans de deux jours, une lettre lui est envoyée le 14 janvier et, le 16 janvier, il écrit à Moncton à M. MacDonald, du Canadien National, et sa lettre n'est pas de même nature que celle du 14 janvier, comme si on mettait de côté le fait que le chef de la Division des réparations et expertises du ministère, Clément Tremblay, ingénieur, n'avait pas dit ce qu'il a écrit.

J'ai lu ce matin ce qu'il a écrit quand il dit: "**Ces** modifications ont pour effet de permettre le passage de camions de 10 roues qui empruntent, à l'occasion, ces **structures**." Alors, quand on lit la lettre que vous avez lue ce matin, du 16 janvier, je ne vois pas quelle est la contre-expertise qu'aurait pu faire M. Roland Roy, ingénieur, chef du Service des utilités publiques, parce que celui qui est en charge des expertises et des réparations, M. Tremblay, lui dit: Ce n'est pas nécessaire de faire un deuxième pont. Avec des réparations au pont actuel, on sauverait 3 000 000 \$ au gouvernement. Et il indique que ça rencontrerait les normes.

En plus, le 14 mars 1991, on a vu qu'une lettre a été envoyée au premier ministre par Jean Dugré, ingénieur, président du Syndicat des ingénieurs. Tantôt, à chaque fois que vous avez parlé, tout était correct. C'est parce que c'étaient des ingénieurs qui avaient signé. Mais, là, c'en est des ingénieurs qui signent; là, ils signent justement dans l'objet de leur qualification, les structures de ponts. Ça, c'est leur objet de qualification. La sécurité, c'est une autre affaire. Les structures de pont, c'est leur qualité comme ingénieurs. Ils signent comme ingénieurs et ils disent...

Qu'est-ce qu'il dit, M. Dugré, au premier ministre quand il écrit, le 14 mars 1991, à M. Robert Middlemiss avec copie à M. Bourassa? "**M.** le premier ministre, je veux vous souligner que les ingénieurs du gouvernement sont indignés de votre décision de reconstruire les deux ponts mentionnés en rubrique au coût de 5 000 000 \$ - là, on voit que c'est 4 200 000 \$ parce que la soumission est sortie - alors qu'un renforcement de ces structures, comme le suggéraient vos ingénieurs, aurait suffi, permettant ainsi d'économiser 4 000 000 \$.

"Cette proposition de vos ingénieurs est toujours valable, même si le Canadien National écrit que les structures actuelles ne peuvent pas supporter les charges légales ni une augmentation du trafic routier. Dans les faits, le trafic n'augmentera pas entre ces deux hameaux et il n'est pas nécessaire de construire des ponts pouvant supporter les charges légales. Les camions de 60 000 kilogrammes peuvent très bien faire le tour par la route 132 pour accéder à l'un ou l'autre village, puisque le trajet ne rallonge que de quelques kilomètres. Un renforcement des structures permettrait d'assurer la sécurité du

public, puisqu'on pourrait améliorer le tablier et les garde-corps. Le passage du trafic actuel est autorisé par le CN; alors, tout me permet de croire qu'il ne refuserait pas ce même trafic demain. En effet, rien ne nous autorise à penser qu'il y aurait une modification du type ou de la quantité du **trafic**." On n'est pas à New York; on est à **Saint-Jules-de-Cascapédia**. "De plus, il est très facile, après le renforcement, de limiter les charges selon les capacités des structures.

"Enfin, l'engagement d'une firme privée pour la surveillance des travaux est tout à fait illogique, puisque nous avons la disponibilité d'ingénieurs du gouvernement, au district de New Carlisle, qui possèdent la compétence pour effectuer la surveillance de ces travaux, si toutefois ils avaient quand même lieu.

"Le contrat n'est pas encore signé. Je souhaite que cette décision soit modifiée afin que nos Ingénieurs ne perdent toute confiance en leur ministre qui est pourtant, lui aussi, Ingénieur. Veuillez agréer, M. le ministre, mes **salutations** les meilleures. Signé, Jean Dugré, ingénieur, président."

Ce n'est pas n'importe quoi, là. Et, là, vous me dites que vous procédez avec deux ponts, qu'il n'y a pas eu beaucoup de débats. Je vais vous dire que la lettre avait été envoyée le 14 janvier. Le 16, M. Roy écrit au Canadien National, sans tenir compte très fortement de la lettre qu'il vient de recevoir, qui est datée du 14 janvier. Donc, il n'a pas eu le temps de faire des contre-expertises entre les deux. Une lettre du 14 et une lettre du 16, il n'y a pas eu de contre-expertise entre les deux, alors que celui qui lui écrit, c'est justement son chef de la Division des réparations et expertises.

Celui qui lui écrit - il ne faut pas se conter d'histoires - c'est M. Clément Tremblay, ingénieur, chef de la Division des réparations et expertises. C'est lui qui fait des expertises pour le gouvernement. Alors, cette façon de fonctionner de votre ministère, moi, je ne la comprends pas. C'est quand même le président du Syndicat des ingénieurs qui met sur le billot la crédibilité de tous les ingénieurs du ministère et vous, vous écarterez ça d'un revers de la main en disant pft! alors que ce matin vous invoquiez justement la crédibilité de vos ingénieurs, alors que j'invoquais les nonnes du ministère.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semblait que j'avais donné une réponse claire. Il y avait la possibilité d'aménager le pont existant, de le renforcer pour permettre à la circulation de passer, et on avait évalué cette possibilité-là. L'autre, c'était de construire deux ponts. Donc, M. Tremblay a écrit à M. Roy. M. Tremblay a dit: Oui, c'est une possibilité. Mais, avant qu'on puisse, nous autres, le ministère des Transports du Québec, aller faire des travaux sur le pont qui appartient au CN - c'est exactement ça que M. Roy a fait, suite à la lettre de Tremblay -

M. Roy a écrit au CN, disant: Voici, nous aimerions améliorer ou renforcer le pont pour permettre son utilisation. Le CN, qui est le propriétaire du pont et où il y a des ingénieurs, nous répond: Ny pensez pas. Ce n'est pas possible sur le plan technique. On ne pourra pas augmenter les charges. Donc, le propriétaire nous dit: Techniquement, ce n'est pas possible et on ne vous laissera pas le faire.

Quelle est l'alternative qu'il nous reste, Mme la Présidente? C'est celle-là. Il n'y a pas de contradiction. M. Roy a écrit au CN parce que M. Tremblay a dit: Voici une possibilité. Donc, on a écrit au propriétaire du pont: Est-ce que vous pouvez nous indiquer si, oui ou non, nous pouvons procéder à ces travaux-là? Et la réponse du CN, c'est non, c'est notre pont et techniquement, nous disons que ce n'est pas possible de le faire. Donc, l'alternative, c'est de construire les deux ponts, ce qui était l'autre alternative, Mme la Présidente, et c'est ça que nous avons fait.

À la lettre que **M. Jean Dugré** m'a envoyée, Mme la Présidente, j'ai envoyé une réponse et j'aimerais bien ça, Mme la Présidente, être capable de vous lire ça. "Monsieur, on a porté à mon attention votre lettre du 14 mars 1991, reçue à nos bureaux le 19 du même mois, en relation avec le sujet ci-haut mentionné. J'ai pris connaissance avec intérêt de vos commentaires. Je prends la liberté de réagir à votre correspondance en portant à votre réflexion certains faits qui ont pu vous échapper. Il est d'abord utile de préciser que le projet visant à relier les deux rives de la rivière Grande-Cascapédia par de nouvelles structures ne date pas d'hier. Cette idée circule dans cette région de la Gaspésie depuis de nombreuses années et a même fait l'objet d'engagements fermes de mes prédécesseurs. Par ailleurs, vous admettez facilement avec moi que les structures actuelles servent plutôt mal les populations de Grande-Cascapédia et de **Saint-Jules-de-Cascapédia**. En effet, ces infrastructures datent de 1891. Elles n'ont pas la capacité suffisante pour supporter les charges légales. Leur gabarit ne permet pas le passage de tous les types de véhicules de dimension légale et, comme l'indique M. Cavaco, du service d'exploitation du Canadien National, dans sa lettre de janvier 1991, la structure supportant la route était pour la circulation à cette époque essentiellement pour des chevaux et des charrettes. Il y a donc là une situation qui mérite d'être corrigée.

(16 heures)

"Dans ce dossier, il aurait toujours été possible de ne pas intervenir, de laisser les citoyens et les citoyennes de Saint-Jules-de-Cascapédia et de Grande-Cascapédia avec des ponts inadéquats pour notre époque, incapables de recevoir les charges et les gabarits légalement reconnus au Québec et d'imposer à ces populations un détour de 9,5 kilomètres. Nous avons

rejeté cette hypothèse dans la mesure où nous avons estimé que ces gens méritaient, comme n'importe qui d'autre au Québec, un lien inter-rives efficace, adéquat et sécuritaire.

"Une fois cette décision prise, deux alternatives s'ouvraient devant nous. La première, celle que vous privilégiez, consistait à retoucher les ponts actuels. Pour être praticable, cette solution devait répondre à deux conditions essentielles: 1° solutionner les problèmes de charges et de gabarits de façon à éviter le détour de 9,5 kilomètres; 2° recevoir du propriétaire de ces structures, soit le Canadien National, l'autorisation de procéder aux travaux. Or, les informations qui ont été portées à ma connaissance indiquent qu'aucune de ces deux conditions ne pouvait être rencontrée. D'une part, même s'il était possible d'envisager le renforcement de ces structures, nous n'aurions pu leur rendre les capacités suffisantes pour rencontrer les charges légales. De plus, on a fait remarquer qu'il était pratiquement impossible de modifier ces structures de façon à leur donner un gabarit capable d'accepter tous les types de véhicules.

"**Finalement**, le Canadien National, propriétaire de ces ponts, indique dans sa lettre à laquelle j'ai référé précédemment que ces deux ponts ne sont pas capables de supporter l'augmentation des charges projetée sur la structure de la route et aussi que l'augmentation projetée du trafic routier en excès à ce qui avait été alloué imposerait de nouvelles restrictions de vitesse et limiterait certains types de wagons de marchandises, de locomotives pour trains de marchandises et trains de passagers sur ces ponts. Ces limites seraient considérées trop restrictives et inacceptables pour une utilisation rentable de cette ligne.

"À la lumière de ces faits, on constate donc que l'option visant à retoucher les ponts actuels ne solutionne pas les problèmes de charges, de gabarits et de détour auxquels on fait face. Bien plus, cette hypothèse risque d'avoir un impact négatif important sur le transport ferroviaire. Or, le propriétaire de ces structures est lui-même transporteur ferroviaire et utilisateur des équipements, ce qui nous permet de douter très sérieusement de notre capacité de mener à bien notre projet de retouche des ponts actuels.

"Face à ce qui précède et **conformément** à notre décision de résoudre les problèmes rencontrés par la population de Grande-Cascapédia et de **Saint-Jules-de-Cascapédia**, nous avons opté pour la seule solution viable et praticable, soit la construction de deux nouvelles structures.

"**Toujours** en référence à votre lettre du 14 mars 1991, vous écrivez, au quatrième paragraphe: "Enfin, l'engagement d'une firme privée pour la surveillance des travaux est tout à fait illogique, puisque nous avons la disponibilité d'ingénieurs du gouvernement au district de New Carlisle, qui possèdent la compétence pour

effectuer la surveillance de ces travaux, si toutefois ils avaient quand même lieu". Sur ce point, j'aimerais porter les éléments suivants à votre attention. La préparation des plans et devis et la surveillance des travaux de structure ont été confiées au groupe-conseil Copac inc, de Rivière-du-Loup, en 1988. La préparation des plans et devis de terrassement et de gravelage a été réalisée par le Service des projets de Québec et la Direction générale du génie. Pour la surveillance des travaux de terrassement, de gravelage et de revêtement bitumineux, un avenant au contrat de services de Copac a été approuvé. Cette décision a été prise dans le but d'éviter la présence de deux équipes de surveillance sur le même chantier et de réaliser des économies appréciables. Il faut noter que les travaux de terrassement, de gravelage et de revêtement bitumineux représentent approximativement 22 % du coût du projet. Donc, la décision de faire appel au même mandataire pour la surveillance de l'ensemble des travaux est une pratique couramment admise, qui répond avant tout à une saine gestion des fonds publics et à l'efficacité des opérations. Sur ces derniers points, il me semble que nous rejoignons très bien vos préoccupations.

"En terminant, vous me permettez de penser que votre indignation aurait été davantage fondée si nous avions décidé de consacrer, comme vous le suggérez, 1 000 000 \$ au retapage des structures sans pour autant changer la situation à corriger. Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués."

M. Garon: Mme la Présidente, qu'est-ce qu'il dit, M. Dugré, dans les faits? Il dit: "Cette proposition de vos ingénieurs est toujours valable, même si le Canadien National écrit que les structures actuelles ne peuvent pas supporter les charges légales ni une augmentation du trafic routier. Dans les faits, le trafic n'augmentera pas entre ces deux hameaux et il n'est pas nécessaire de construire des ponts pouvant supporter les charges légales. Les camions de 60 000 kilogrammes peuvent très bien faire le tour par la route 132 pour accéder à l'un ou l'autre village, puisque le trajet ne rallonge que de quelques kilomètres", vous venez de nous dire 9,5 kilomètres. J'aimerais savoir, selon l'étude de circulation, combien il y a de camions qui excèdent les charges légales, qui passent sur ce pont par année et qui auraient un détour de 9,5 kilomètres à faire, qui justifie votre dépense de presque 4 500 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que c'est très clair, la raison pour laquelle nous avons procédé avec ce projet. M. Dugré a pu dire ce qu'il veut, Mme la Présidente.

M. Garon: Je pose une question, là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une seconde, hein? M. Dugré peut dire ce qu'il veut. Ce n'est pas lui qui a fait l'analyse de la structure. C'est le propriétaire de la structure, le CN, qui nous dit: Ce n'est pas possible de le faire; c'est notre pont. On vous dit que vous ne pouvez pas le renforcer et on vous suggère de ne pas dépenser plus d'argent. Suite à ça, qu'est-ce qu'on doit faire? Est-ce qu'on doit dire à cette population: Vous autres, vous n'avez pas le droit de traverser la rivière, faites le tour?

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non, non, c'est ça.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une chose qu'il faut...

M. Garon: J'ai posé une question précise.

M. Middlemiss: Mme la Présidente! Est-ce qu'on peut demander au député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député, voulez-vous laisser le ministre répondre, s'il vous plaît?

M. Garon: Il ne répond pas, justement.

M. Middlemiss: Bien oui, mais, Mme la Présidente, c'est qu'il pose une question qui ne fait pas de sens. Les propriétaires du pont nous disent: Vous ne pouvez pas renforcer le pont pour accommoder vos besoins. C'est clair, précis, c'est final.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il dit.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça que dit le CN.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: On a un différend avec l'association des ingénieurs du point de vue des négociations et on se sert de tous les moyens pour mettre de la pression, mais cet ingénieur-là, le président de l'Association, il n'a pas fait l'analyse. La compagnie à qui appartient ce pont nous dit: Vous ne pouvez pas le faire. Est-ce qu'on va exproprier le pont? Est-ce que, comme le suggère le député de Lévis en Chambre, on va faire élire les juges, on va mettre de côté ces choses-là? Quand ça ne marche pas à notre façon, c'est nous autres qui allons prendre le contrôle. Le CN, tassez-vous! On prend votre

pont.

M. Garon: Il n'est pas question de ça.

M. Middlemiss: C'est ça. Exactement la façon ou bien,...

M. Garon: Ce n'est pas ça, la question. Ce n'est pas de ça qu'il est question.

M. Middlemiss: ...l'alternative, on dit: On barre le pont. Vous autres, les gens, faites le tour. Eh bien, Mme la Présidente, c'est nous autres, le gouvernement. On a décidé de procéder et on vivra avec les conséquences. C'est clair.

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

M. Middlemiss: C'est clair, Mme la Présidente. C'est exactement ça. On voulait avoir le fond de l'histoire? C'est ça, l'histoire.

M. Garon: Non. Ce n'est pas ça qui est le problème. Le problème, c'est...

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

M. Garon: ...que les camions de 60 000 kilos peuvent très bien faire le tour. Ce n'est pas n'importe quel véhicule qui ne peut pas passer. Il y a des charges légales et c'est **au-delà** d'une certaine pesanteur. C'est ce que je vous demande. C'est de ça qu'il est question. C'est ça que M. Dugré vous dit. Les camions de 60 000 kilos peuvent très bien faire le tour par la route 132 pour accéder à l'un ou l'autre village, puisque le trajet ne rallonge que de quelques kilomètres. Ce n'est pas tous les véhicules qui sont interdits. Ce n'est pas une Volkswagen, ce n'est pas une automobile de promenade qui est interdite. Les trains passent, écoutez donc. C'est seulement les gros camions qui ont au-dessus de 60 000 kilos.

Je vous demande - n'essayez pas de bourrer le monde - combien il en passe par année. J'espère que vous le savez, parce que vous nous dites... Je vous demande combien de camions de 60 000 kilos et plus ont besoin de passer par ce pont-là et qui, autrement, si on ne respecte pas les charges légales pour les gros camions, auraient à faire un détour de 9,5 kilomètres.

Imaginez-vous, vous allez dépenser presque 4 500 000 \$ pour permettre sans doute à quelques camions de 60 000 kilos de passer par le pont chaque année, alors qu'on est en restrictions budgétaires! Alors, j'espère qu'au moins vous avez établi les besoins, le nombre de camions qui ont à passer sur ce pont-là pour justifier une dépense de presque 4 500 000 \$. C'est ça, la question.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le

ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'aime-rais juste indiquer que...

Une voix:...

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente, on peut... Je dois vous dire...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Middlemiss: ...qu'on n'a pas relevé le nombre de camions, ainsi de suite. Je vais vous dire, Mme la Présidente, que présentement, sur le pont, les charges sont limitées à huit tonnes. Les autobus scolaires ne peuvent pas emprunter le pont. Les camions à incendie ne peuvent pas emprunter le pont. C'est ça qu'on vit aujourd'hui. Donc, l'alternative, ce n'était pas de dire: On va compter les camions et les autos. On avait la possibilité de réaménager le pont existant à un certain coût. Les propriétaires nous disent: Non, ce n'est pas possible techniquement, et on ne vous laissera pas le faire. Donc, l'alternative... Est-ce que ces gens-là n'ont pas le droit d'être capables de traverser...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...la rivière, d'avoir des camions à incendie et ces choses-là? C'est ça, Mme la Présidente. Je n'ai pas de chiffres, mais, que ce soit dans le comté de Bonaventure ou dans le comté de Lévis, que ce soit dans le comté de Mégantic-Compton ou dans le comté de Pontiac, dans une telle circonstance, je crois que je ferais la même chose. C'est moi qui ai demandé au ministère, devant les deux alternatives: Assurez-moi donc que l'alternative de 1 000 000 \$ et quelque chose est possible. Les propriétaires du pont me disent: Non, ce n'est pas possible. Qu'est-ce qu'il nous reste? Le député de Lévis pourra continuer à vouloir trouver des squelettes un peu partout - ça, c'est son privilège le plus sacré - Mme la Présidente, mais je peux vous assurer que, moi, je n'ai pas peur du tout dans ce dossier-là de la décision qu'on a prise, et on va prendre ça pour les autres citoyens du Québec qui ont le droit d'avoir ces services-là aussi.

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

M. Garon: Êtes-vous en train de me dire qu'actuellement les trains peuvent passer sur le pont et que, par ailleurs, les camions de plus de 8000 kilos, eux, ne peuvent pas passer? Êtes-vous en train de me dire ça, actuellement, que le pont est sécuritaire pour laisser passer les trains, les wagons et que, par ailleurs, il ne peut

pas laisser passer des véhicules à moteur de plus de 8000 kilos? Est-ce que c'est ça que vous êtes en train de me dire?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le problème avec le député de Lévis, c'est qu'il ne comprend pas. Ce matin, le CN était très clair dans sa lettre. Ils ont dit: Présentement, lorsque les trains passent sur ce pont-là, ils sont obligés de ralentir parce que c'est juste. Maintenant, imaginez-vous donc qu'un camion arrive là, sur le pont, en même temps que le train. On peut toujours imaginer: Ah! on va faire arrêter le camion s'il y a un train qui s'en vient. C'est un peu ça qu'il nous suggère. C'est qu'on dit que le pont a à peine la capacité. Et on voudrait, nous autres, augmenter la capacité en allant s'accrocher après ce pont-là. Puis, les propriétaires nous disent que ce n'est pas possible. Moi, je ne vais pas m'obstiner avec les propriétaires, ce n'est pas possible. On pourra le dire autant qu'on le voudra.

M. Garon: Quelles sont les études que le CN vous a fait parvenir? Parce que, moi, je remarque que M. Clément Tremblay, ingénieur à votre ministère - ce n'est pas un homme politique, Clément Tremblay, c'est un ingénieur, chef de la Division des réparations et expertises - vous dit comment il faut procéder. Vous avez écrit au CN. Est-ce que le CN vous a démontré d'une façon quelconque quelles étaient les charges, actuellement, qu'il pouvait laisser passer en terme de poids, quelles étaient les charges que le train pouvait avoir quand il passait sur le pont et quelles sont les charges que, du point de vue du transport par véhicule à moteur, par la route, on ne pouvait pas dépasser sur ce pont-là?

C'est des dépenses, quand même, de 4 500 000 \$. Ce n'est pas des bâtons de "pop-sicle". Là, vous me dites que vous n'avez pas d'étude de circulation. Vous ne savez pas combien il en passe de véhicules. Je suis un peu étonné, mais c'est ça que vous m'avez dit. C'est quand même 4 500 000 \$. J'espère qu'on n'est pas encore à l'époque de C.D. Howe qui disait: What is 1 000 000 \$!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'espère que c'est la dernière fois que je suis obligé de me répéter. Je deviens tanné de me répéter. M. Tremblay a écrit une lettre à M. Roy, suite à la demande que, moi, le ministre, j'ai faite. J'ai dit: Voici les alternatives une et deux. Voulez-vous vous assurer que renforcer le pont existant est une possibilité technique et est-ce que le propriétaire est d'accord? Donc, M. Tremblay dit à M. Roy... M. Roy, c'est lui qui s'occupe des utilités publiques. Il écrit une lettre au CN et dit: Voici, nous avons l'intention de faire ça, est-ce que c'est possible? M. Roy n'a rien à faire avec le pont. Ce n'est pas son pont; c'est le pont du CN. Donc, il ne l'a pas analysé, lui. //

voulait savoir si, techniquement, c'était possible et si le propriétaire voulait.

(16 h 15)

La réponse du CN est là, c'est clair. Il nous dit non. Donc, ça n'a rien à faire avec le nombre de véhicules, ça n'a rien à faire avec le nombre de camions. La seule solution pour traverser la rivière, dans cette région-là, c'était le deuxième projet que nous avons accepté de faire, Mme la Présidente. Il me semble que c'est clair, tu sais. On peut revenir et dire: Tremblay a fait çà. M. Tremblay, ce n'est pas son pont, il ne l'a pas analysé. Il voulait savoir si, oui, on pouvait procéder de cette façon-là.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il dit.

M. Middlemiss: J'espère... Disons que, moi, je ne veux plus répondre à ça, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la discussion sur ce sujet est close?

M. Garon: Non, non, non. M. Tremblay, il va beaucoup plus loin que ça, tu sais, quand il fait son analyse. M. Tremblay, c'est quand même le chef de la Division des réparations et expertises. Quand il écrit à M. Roland Roy, ingénieur au Service des utilités publiques, il dit: "Le ministère considère la solution de consolider la structure déjà en place. Cette solution consiste à remplacer au complet le tablier actuel des deux ponts et à modifier en même temps les approches. Cette intervention consiste spécifiquement à remplacer les entretoises". Il donne les modalités et il fournit les plans, à part de ça. Il dit quoi faire et il parle des charges que ça va permettre, rendre possibles, etc. Et il ne dit pas ça à peu près. Il fournit un document. Les plans sont là, les boulons, même les genres de boulons qu'il va falloir mettre. C'est assez précis, son plan. Il ne dit pas ça à peu près. Vous dites que, quelques jours après, le CN lui répond.

Moi, ce que je demande, c'est simple. Quand un train passe sur un pont, il y a telle pesanteur, charge morte, charge vive, là, qui passe sur le pont. Le ministère et le Canadien National ne peuvent pas dire qu'un train, ça ne pèse pas. J'imagine qu'un train, là, ça a un poids. Mais, quand le train passe chargé, il pèse combien? Je vous dis: Le pont, il permet de laisser passer des charges de train de combien? À ce moment-là, il restait combien de véhicules à moteur qui ne pouvaient pas passer sur le pont, qui étaient obligés de faire le détour? Parce que, là, vous me dites de faire le détour. Alors, faire le détour de 9,5 kilomètres, ça représente combien de camions par année? Il y a quand même un rapport coûts-bénéfices dans les travaux qu'on fait, là. Je trouve un peu surprenant que vous me disiez: On y va pour 4 500 000 \$, on n'a pas analysé ça plus que ça et on ne s'est pas débattu plus que ça. 4 500 000 \$, pour moi, c'est encore

beaucoup d'argent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est donc difficile de faire comprendre le député de Lévis! C'est que M. Tremblay vous dit: Suite à la demande que j'ai faite... C'est moi qui ai demandé, donc: Démontrez-moi que cette solution est techniquement possible et que le propriétaire est d'accord. Donc, M. Tremblay écrit à M. Roy, lui envoie des plans. Vu que M. Roy, c'est lui qui fait affaire avec les compagnies d'utilités publiques, il prend les plans et la lettre de M. Tremblay et il envoie ça au CN. Le CN fait l'analyse de ce qu'on propose et nous répond: Non, vous ne pouvez pas faire ce que vous proposez de faire. Ce n'est pas possible de le faire. Donc, c'est quoi, l'alternative, Mme la Présidente? C'est quoi? C'est ça, c'est aussi simple que ça. Si quelqu'un est de bonne foi et qu'il veut comprendre, ce n'est pas compliqué. C'est exactement la situation.

M. Garon: Non, mais c'est ce que M. Dugré, le président du Syndicat des ingénieurs, vous dit. Il vous dit que, si on refuse la proposition, à ce moment-là, les camions qui ne rencontrent pas les charges légales pourront faire le tour et c'est 9,5 kilomètres de plus. Alors, il laisse entendre, quand même, qu'il y a beaucoup de véhicules qui vont pouvoir passer sur le pont, mais il y a quelques véhicules qui pourront avoir des charges excédentaires.

Il dit: "Dans les faits, le trafic n'augmentera pas entre ces deux hameaux". On n'est pas entre New York et Boston, là, on est entre les deux hameaux. Des gros camions, il ne doit pas en passer tant que ça et il n'est pas nécessaire de construire des ponts pouvant supporter les charges légales. "Les camions de 60 000 kilos peuvent très bien faire le tour par la route 132 pour accéder à l'un ou l'autre village, puisque le trajet ne rallonge que de quelques kilomètres." Alors, avant de faire des ponts de 4 500 000 \$ pour quelques camions par année qui passent à un endroit, bien, là, j'imagine...

Là, vous me dites que vous n'avez même pas fait l'étude pour savoir combien il y a de camions, qui dépassent les charges légales, qui auraient besoin de passer sur ce pont-là. Écoutez, là, quand on est dans des restrictions budgétaires, quand on a fait, au cours des dernières années, des viaducs en dessous des ponts dans l'ouest de Montréal, à Beaconsfield, pour faire passer les petites trottinettes des gens qui jouent au golf, tenez-vous, et que ça a coûté 2 000 000 \$ au ministère des Transports, je comprends que vous n'analysez pas beaucoup les dépenses que vous faites.

Mais, là, je trouve qu'on est dans des dépenses très fortes, alors que vous n'avez même pas d'analyse. Ce que vous êtes en train de me dire, c'est que vous n'avez même pas d'analyse. Vous ne savez même pas le nombre de véhicules

qui auraient besoin de faire le détour de 9, 5 kilomètres parce que le pont ne permet pas n'importe quelle charge, qu'on est entre deux petits villages et qu'il y a déjà un pont qui est là. Alors, je comprends ça. Ça ne donne rien de vous torturer davantage. Je comprends qu'il n'y en a pas eu d'analyse, que vous n'en avez pas d'étude de circulation et que vous ne savez pas combien il y a de véhicules, sauf que le président du Syndicat des ingénieurs, lui, vous dit qu'il n'y aurait rien que quelques camions par année qui seraient obligés de faire le détour de 9, 5 kilomètres.

Une voix: Les autobus scolaires.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Non, les autobus scolaires, il vient de dire ça: il n'y a même pas d'analyse.

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Non, il n'y a pas d'analyse. Un instant! Les autobus scolaires, là...

M. Middlemiss: Excusez-moi. Mme la Présidente...

M. Garon:... il n'y a pas d'analyse.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Middlemiss:... ce que j'ai cité tout à l'heure, c'est le rapport qui a été fait des alternatives, soit de renforcer le pont existant ou de construire un nouveau pont. J'ai lu ça dans ce rapport-là. Une chose, Mme la Présidente...

M. Garon: Pouvez-vous nous déposer le rapport?

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant!

M. Middlemiss:... sur laquelle il faut être très clair: premièrement, M. Jean Dugré, c'est un ingénieur. M. Jean Dugré n'est pas un ingénieur en structures. M. Dugré n'a jamais travaillé sur ce dossier-là spécifiquement. Donc, d'où viennent les données de M. Dugré? D'où viennent ces données-là? Où est-ce qu'il les a prises? M. Dugré, Mme la Présidente, nous écrit à titre de président du Syndicat...

M. Garon: Des ingénieurs.

M. Middlemiss: Oui...

M. Garon: De tous les ingénieurs.

M. Middlemiss:... mais il n'est pas ingénieur sur ce projet. Il ne connaît pas ce projet-là, lui-même, personnellement. J'accepterais, Mme la Présidente, si M. Dugré avait été l'ingénieur du projet et si M. Dugré m'envoyait ça et nous donnait tous les détails, mais il dit: Les camions de 60 000... Basé sur quoi? Pourquoi le président du Syndicat a-t-il plus de crédibilité que d'autres qui ont analysé le problème de la structure et qui nous disent: La structure n'est pas capable d'accepter ces charges nouvelles et les changements que vous proposez? C'est un ingénieur qui a fait ça, qui l'a analysé, basé sur les plans qui avaient été soumis par M. Tremblay à M. Roy, et M. Roy les a envoyés au CN.

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

M. Maltais: Mme la Présidente...

M. Garon: Un instant! J'ai demandé... Est-ce qu'on pourrait avoir le dépôt des documents et de l'étude dont vient de parler le ministre?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, non.

M. Garon: Ah!

M. Maltais: Je pense que c'est moi qui ai la parole.

M. Garon: Vous avez une étude que vous avez invoquée et vous ne voulez pas la déposer.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Il y a eu une demande. Vous avez, quand même, référé à une étude.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en commission parlementaire, nous ne sommes pas obligés de déposer des documents. C'est ça et c'est seulement ça.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Si j'avais cité ça en Chambre, je l'aurais déposé, le document.

M. Garon: Vous avez déposé la lettre du 16 ce matin, mais vous ne déposez pas l'étude qui, vous dites, a été faite.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas parce que...

M. Garon: Vous n'avez pas d'étude de circulation.

M. Middlemiss: Je ne suis pas inquiet du tout.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Du tout, du tout, Mme la Présidente. C'est juste le principe de la chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre a décidé qu'il ne déposait pas le document.

M. Middlemiss: Je ne le dépose pas, le document.

M. Garon: C'est ça.

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

M. Maltais: Moi, M. le ministre, je pense qu'avoir pour objet des principes sécuritaires dans les ponts, c'est excellent. Je pense que vous avez pris une sage décision. Moi, je me rappelle que, dans ma région, à cause de l'incurie de certains politiciens, de certains fonctionnaires, en 1984, le pont de la rivière Sainte-Marguerite est tombé. Il avait coûté 10 000 000 \$. L'ancien ministre Tardif, des Transports, à ce moment-là, avait accusé les ingénieurs d'avoir jeté le pont trop court. Non seulement il est tombé, mais il a coûté la vie à sept travailleurs de mon comté. Le député de Lévis n'écoute pas ça, il ne s'en rappelle pas. Ça a coûté 10 000 000 \$ pour le rebâtir, ce qui veut dire qu'un pont qui, normalement, aurait coûté 10 000 000 \$ a coûté 20 000 000 \$ et il a coûté la vie à sept travailleurs dans mon comté.

Un ministre qui prend ses responsabilités au niveau de la sécurité, bien, je pense qu'il faut le féliciter. Il ne faut pas le blâmer. Il me semble que c'est très simple à comprendre, ce qu'il vient de dire, à moins qu'on soit bouché des deux bouts et qu'on ne veuille pas comprendre. C'est l'attitude, je pense bien, de l'Opposition présentement, parce que 1 000 000 \$, 2 000 000 \$, 3 000 000 \$, 4 000 000 \$ pour sauver une vie humaine, ça n'a pas de prix. Voilà!

Une voix: Bravo!

M. Maltais: "Next".

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

Une voix: Il n'a pas écouté.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): ...la parole est à vous.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, je vais poser des questions concernant les dépassements dans les contrats parce que, là, je vois bien que je n'en aurai pas plus, mais ce n'est pas fini,

l'affaire du pont. On va aller voir la pesanteur des autobus scolaires, le nombre d'autobus scolaires et la circulation sur le pont. Je n'ai pas fini. Les ponts de 4 500 000 \$, je ne pense pas encore que 4 500 000 \$, c'est des **pinottes**. Je ne fais pas partie des gens blasés qui pensent que 4 500 000 \$, c'est rien.

Retards dans les travaux donnés à contrat

Alors, la question que je vais vous demander maintenant, c'est: Combien, au cours de l'année écoulée, 1990, il y a eu de poursuites contre des entreprises dont les travaux ont été finis en retard, c'est-à-dire qui n'ont pas respecté les délais prévus au contrat et pour lesquels il y a des pénalités de prévues quand les contrats ne sont pas finis en temps? J'aimerais savoir combien d'entreprises ont été poursuivies, dans combien de cas les entreprises ont été en retard, combien de fois elles ont été poursuivies et, quand elles n'ont pas été poursuivies, pour quelle raison.

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

M. Middlemiss: M. le Président, nous n'avons pas les données ici. Nous allons prendre note de la question et transmettre les renseignements au **député** de Lévis en temps et lieu.

M. Garon: En temps en lieu! On n'est pas là pour en temps et lieu. On est là pour poser des questions concernant l'administration du ministère. Il y a eu des dépassements de coûts considérables dans les travaux du ministère. On s'est rendu compte, à l'étude des engagements financiers, à plusieurs reprises, qu'il y avait des retards considérables et on a constaté aussi qu'il n'y avait à peu près jamais de poursuite pour les retards.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: On a vu qu'il y avait, par ailleurs, des bonus qui étaient payés lorsqu'on finissait avant le temps, mais, lorsqu'ils finissent en retard et qu'il doit y avoir des pénalités, on s'est rendu compte que le ministère ne poursuit à peu près jamais. Je dis à peu près jamais, là, pour me garder... Je pourrais dire jamais parce que je ne me rappelle pas d'une seule fois où on a dit qu'il y avait eu des poursuites concernant les retards des entreprises. C'est bien facile au ministère. Je vous demande s'il y a eu des poursuites pour retard des entreprises dans des délais d'exécution. Est-ce qu'il y en a eu, des poursuites, ou s'il n'y en a pas eu?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je trouve ça un peu étrange. Le député de Lévis nous a fait une série de demandes générales auxquelles

nous avons envoyé les réponses. Vous voyez ça ici. Ils nous ont fait des demandes particulières, c'est la deuxième... qu'on leur a envoyée, mais cette demande-là ne faisait pas partie des demandes. Si c'était tellement important, pourquoi ne l'a-t-il pas demandé? Tout ce que je lui dis présentement, c'est que nous allons aller aux sources et nous allons lui transmettre ces demandes-là qui feraient partie des demandes particulières. L'an prochain, il demandera ça dans les demandes particulières et on le lui donnera, Mme la Présidente.

M. Garon: Non. Mme la Présidente, je regrette, j'ai demandé des séries de renseignements dans les engagements financiers et je peux vous dire que je n'ai pas toujours les renseignements comme je les ai demandés, mais, dans ce cas-là, je n'ai jamais eu de renseignements. C'est pour ça que je le demande ici, au moment de l'étude des crédits, parce que ça représente des sommes d'argent aussi, parce que, si on faisait payer des amendes pour ceux qui ne font pas leur contrat en temps, ça représente des revenus pour le gouvernement. J'ai demandé ça souvent, j'ai même eu des débats assez longs sur ces questions-là lors des engagements financiers, notamment - vous le demanderez à votre prédécesseur, le député de **Richmond** - concernant les dépassements qu'il y a eu dans l'ouest de Montréal ou dans les travaux à Montréal en 1989-1990. J'en ai parlé à plusieurs reprises et, à chaque fois que je l'ai demandé, on ne m'a jamais fourni de données là-dessus. J'ai demandé d'en fournir et on n'en a jamais fourni. À ma connaissance, on ne m'en a pas fourni, puis, quand j'en ai demandé, j'avais à peu près la réponse que j'ai là, aujourd'hui, que vous n'aviez pas ça avec vous, puis qu'on aurait ça plus tard, sauf que plus tard, on n'avait rien.

Aujourd'hui, il y a même des gens qui communiquent avec moi au bureau et qui disent qu'ils aimeraient avoir des renseignements concernant les retards de certaines firmes et que c'est impossible d'avoir ces renseignements-là au ministère. Alors, je le demande aujourd'hui parce qu'il s'agit de fonds publics. Quand des firmes sont en retard et qu'il y a des dépassements, le gouvernement paie... Pardon. Quand des firmes demandent des suppléments et que les gouvernements accordent des suppléments, ils paient. Quand elles finissent avant le temps, ils accordent des bonis. Ça, il nous le disait qu'il y avait des bonis. Mais, quand il arrivait des pénalités pour retard ou pour dépassement, là, il n'y avait jamais de pénalités.

(16 h 30)

Alors, ce que je demande, au fond, c'est la contrepartie qui est l'intérêt du contribuable. Il y a des entreprises qui ne remplissent pas leur mandat, qui ne font pas leurs travaux comme ils doivent être faits, et if y a des conséquences pour les retards que le gouvernement doit subir,

le ministère des Transports. Je demande au ministre: Est-ce qu'il est arrivé, au cours de l'année 1990, que vous avez engagé des poursuites contre des firmes qui n'ont pas fini leurs travaux dans le temps prévu au contrat qu'elles avaient signé avec le ministère des Transports?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je n'ai pas la réponse. Je vais la lui faire parvenir. J'ai fait des engagements financiers à deux reprises avec le député de Lévis et ce n'est pas une question qui m'a été posée. Il me semble qu'à date on a envoyé les réponses aux questions qui nous ont été posées. Est-ce que c'était à mon prédécesseur qu'on a demandé ça? Je ne le sais pas. M. le Président, nous allons vérifier et transmettre au député de Lévis les renseignements appropriés.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis.

M. Garon: Regardez. Je vais vous donner un engagement que j'ai devant moi, l'engagement 49. "**Engagement** 49, contrat pour la réfection d'un tronçon de l'autoroute 20, compris entre le viaduc du Canadien Pacifique et l'échangeur Montréal-Ouest, comprenant les travaux de réfection de la chaussée, enrobé bitumineux, éclairage, signalisation et divers travaux pour les municipalités de ville Saint-Pierre et Lachine." Contrat: 3 547 000 \$; imprévus, 354 000 \$, pour un contrat de 3 902 000 \$. La Compagnie de pavage d'asphalte Beaver, division du groupe **Devesco Itée**, Montréal-Nord, a obtenu le contrat comme étant le plus bas soumissionnaire.

Quelles questions j'ai demandées? Le nom de celui qui a fait la recommandation à M. Schiettekate, le directeur régional, pour que des travaux additionnels soient effectués; le ministre s'engage à faire parvenir des documents à la commission. J'ai demandé copie du document qui a déterminé les quantités requises et de celui qui a déterminé les quantités additionnelles requises et quels étaient les pénalités et les bonis prévus au contrat. Les demandes fournies en annexe, je vous dis une chose, il n'y avait pas grand-chose là-dedans. La réponse, je vais vous dire que, concernant les pénalités, à toutes fins pratiques, il n'y a rien. Alors, il y avait la question concernant les pénalités ou les bonis prévus au contrat, ce qui a été donné. Alors, il n'y a rien. Ça, les questions, j'en ai demandé une quantité industrielle. D'ailleurs, vous m'avez blâmé - pas vous, votre prédécesseur, à ce moment-là - d'avoir posé autant de questions. Sauf que, concernant les bonis et les pénalités, je n'ai pas eu les réponses.

J'ai demandé à plusieurs reprises également: Est-ce qu'il y a eu des poursuites d'engagées?

J'en prends, à première vue, un que j'avais devant les yeux. J'ai demandé ça à plusieurs reprises. On m'a dit: On va vous fournir les renseignements. Je n'ai jamais eu de renseignements là-dessus. Je vous demande encore une fois: Dans combien de cas il y a eu poursuites et qu'on a chargé des pénalités pour des délais qui n'ont pas été respectés? À quelles entreprises on a chargé des pénalités? Est-ce qu'il y a eu des poursuites d'engagées pour ces délais et pour les pénalités à payer dans les contrats qui n'ont pas été respectés au point de vue du délai?

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

M. Middlemiss: M. le Président, O. K. Maintenant, je comprends un petit peu plus. Ça commence à être un peu plus clair avec lui. C'est les poursuites qu'il voulait savoir.

M. Garon: Non, non. Les deux.

M. Middlemiss: Bien non. Vous avez parlé de poursuites.

M. Garon: Non, non. J'ai demandé les deux.

M. Middlemiss: Vous avez parlé de poursuites.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis, il va répondre; après ça...

M. Middlemiss: Lorsque, dans un contrat, c'est prévu qu'il y a des pénalités, ça se fait via des retenues. O. K. ? On m'indique qu'il y a deux contrats sur le boulevard Métropolitain pour lesquels il y a eu des retenues. Je ne les ai pas ici, mais on me dit qu'il y en a eu. C'est ça. C'est des poursuites que vous avez demandées. J'ai dit que je voulais aller vérifier. Lorsque c'est prévu dans le contrat qu'il y a des bonis ou qu'il y a des pénalités, les pénalités se prennent par retenue. On retient les paiements; on ne les paie pas. Je vous dis qu'il y a eu au moins deux contrats; c'est ce qu'on m'indique. On va vous envoyer tous ces renseignements-là. M. le Président, c'est ça. Lorsqu'on nous pose la question, on répond à la question, mais, si on parle de poursuites, je le vérifie. Je ne suis pas au courant qu'il y a eu des poursuites. Mais ce n'est pas de cette façon-là que ça se fait, c'est par des retenues. Lorsqu'il y a une clause de bonis et une clause de pénalités, ça se fait par des retenues, non pas par des poursuites.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis.

M. Garon: J'ai posé la question antérieurement à votre prédécesseur, le député de Richmond, qui était ministre. Dans ce cas-ci, dans le contrat dont je viens de vous parler avec la

compagnie Beaver Asphalte, la date limite que vous me fournissez, vous me dites que c'est le 2 septembre 1989 que le contrat devait être fini, mais la période où ça a été terminé, qui apparaît ici: le 31 octobre 1989, et il y a d'autres travaux qui ont été exécutés, qui ont été terminés sous ce contrat-là le 31 décembre 1989. Alors, c'est clair que le contrat a été réalisé, a fini après la date limite. Ce que j'ai demandé ici à plusieurs reprises concernant plusieurs travaux, c'est concernant les pénalités et les bonis qui étaient prévus au contrat, s'il y avait quelque chose qui avait été payé par l'entreprise comme pénalité ou encore payé par le ministère comme boni et s'il y a eu des poursuites d'engagées pour faire payer quand il n'y avait pas accord, parce que, M. le ministre, quand il n'y a pas accord sur la pénalité, bien, normalement, il va y avoir une poursuite. Ou on la charge et la compagnie s'exécute ou, si elle ne s'exécute pas, normalement, bien, on va devant les tribunaux; on ne se fait pas justice soi-même.

Alors, je sais comment ça marche. Je vous ai posé des questions antérieurement là-dessus; j'ai posé les questions en fonction des réponses qu'on m'a données et on m'a dit que c'était ça, la façon de procéder, sauf qu'on n'était pas capable de me donner d'exemples où on avait fait payer des compagnies en retard. C'est aussi simple que ça: on n'était pas capable de m'en donner, d'exemples. Alors, essentiellement, et c'est dans les engagements de crédits antérieurs, contrat par contrat, ce que je vous demande aujourd'hui, c'est: Au cours de l'année écoulée, 1990-1991, qui finit le 31 mars, et de l'année précédente - si vous voulez, on peut dire les deux dernières années, 1989-1990 et 1990-1991 - quels ont été les cas, le nombre de firmes qui ont dépassé leur date limite pour faire les travaux? Elles étaient assujetties à quelles pénalités? Quelles pénalités étaient prévues au contrat? Combien de compagnies ont payé les pénalités qui étaient prévues au contrat pour avoir été en retard et dans combien de cas avez-vous pris des poursuites pour faire exécuter les pénalités prévues au contrat?

Là, je donne l'exemple de Beaver Asphalte. L'exemple que je vous donne, c'est Beaver Asphalte. C'est un cas, entre autres, où on me donne des renseignements et on me dit que c'est bien difficile de savoir ce qui se passe. C'en est un, cas. Là, je vous donne un exemple de contrat en retard, de livraison en retard, d'après le document même que vous m'avez fourni, mais vous ne me dites pas quelles sont les pénalités, ce qui a été payé et ce que vous avez chargé comme pénalités. Est-ce que vous avez pris des poursuites s'il n'y avait pas entente entre le ministère et la compagnie sur le montant des pénalités?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, nous allons vérifier celui-là, mais, comme je le

lui ai dit, on m'indique qu'il y en a deux - je ne peux pas les identifier - sur lesquels il y a eu des retenues. Quand c'est prévu dans le contrat, on le retient. C'est aussi simple que ça. Mais, au tout début, on parlait de poursuites. C'est ça qu'on m'a posé comme question. Si c'est la question qu'on a posée à mon prédécesseur, moi, on ne me l'a pas posée. Celle-là, on me la pose et je vous dis que ça se fait par le moyen de retenues. On va vérifier combien il y en a eu en 1989-1990 et 1990-1991. On va vérifier et on va vous donner les renseignements.

M. Garon: Je veux bien être clair, là.

M. Middlemiss: Oui, on les a.

M. Garon: Ce que je vous demande, c'est le nom des compagnies et les contrats sur lesquels les compagnies ont été en retard par rapport à la date limite d'exécution, les montants. Dans combien de cas les compagnies ont dû payer la pénalité qui était prévue au contrat et les cas où le ministère a oublié de les faire payer, et pour quelles raisons? Parce qu'on me dit, moi, c'est les renseignements que j'ai, que le ministère ne s'en occupe pas, il ne fait pas respecter ses contrats. C'est les renseignements que j'ai, à tort ou à raison? C'est ça qu'on me dit, à moi, que le ministère ne fait pas respecter ses contrats. Moi, je vous demande: Dans combien de cas les compagnies en retard ont dû payer des pénalités? Dans combien de cas, même si elles sont en retard, elles n'ont pas payé, et pour quelles raisons? Dans combien de cas le ministère a poursuivi pour faire payer des amendes ou des pénalités prévues au contrat de compagnies qui étaient en retard dans l'exécution de leurs travaux? C'est clair, ça couvre tout.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: En 1989-1990 et 1990-1991. Parce que les engagements que j'ai demandés antérieurement concernaient principalement l'année 1989 et l'année 1990 pour lesquelles on m'a promis des renseignements que je n'ai jamais eus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est noté, M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais, s'il y en a deux, que vous dites, est-ce que vous avez les noms, au moins, de ces deux-là?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous n'avez même pas les noms. Il y en a deux et vous n'avez pas les noms.

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

M. Garon: Avec tous les fonctionnaires que vous avez avec vous, il n'y en a pas un qui le sait, dans ce nombre minime de compagnies qui sont en retard et que vous avez eu la velléité de faire payer? Personne ne se rappelle les noms, dans tous les fonctionnaires qui vous entourent, autour de vous.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, moi, je ne peux pas me permettre de dire: Il y a du oui-dire et quelqu'un me dit ça. Moi, je dois rapporter ici des faits.

Une voix: Des faits, des lieux...

M. Middlemiss: C'est des faits qu'il faut rapporter. C'est facile pour le député de Lévis: On me dit que, on me dit ça, puis... Moi, je dois donner une réponse ici qui est exacte. Quelqu'un m'a dit: Il y en a deux. Je n'ai pas les détails. Je ne voudrais certainement pas induire la commission en erreur en disant: C'est tel entrepreneur ou un autre entrepreneur, Mme la Présidente. On transmettra les renseignements à M. le député de Lévis, Mme la Présidente.

M. Garon: Le contrat précis ici "pour la réfection d'un tronçon de l'autoroute 20, compris entre le viaduc du Canadien Pacifique et l'échangeur Montréal-Ouest, comprenant les travaux de réfection de la chaussée, enrobé bitumineux, éclairage, signalisation et divers travaux dans les municipalités de ville Saint-Pierre et Lachine, comté de Marquette, longueur de 1,3 kilomètre", numéro 04-3558, engagement 49, dans lequel on dit que la date limite pour exécuter leur contrat - c'est vous-même qui me dites ça - ça devait être le 2 septembre 1989. C'est marqué: 89-09-02, ça veut dire le 2 septembre 1989. Selon les renseignements, il y aurait eu des travaux qui auraient été exécutés jusqu'au 31 décembre. Il y a deux dates de travaux qu'on indique. Au 31 octobre, un groupe de travaux semblent avoir été terminés et des travaux additionnels au 31 décembre. Est-ce qu'il y a eu des pénalités dans ce contrat-là par la compagnie Beaver Asphalte?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'il me l'avait posée, cette question-là, et j'ai dit: Oui, nous allons vérifier, entre autres, celui-là.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des retenues?

M. Middlemiss: On va vérifier. Si j'avais la réponse, je la donnerais, la réponse, présentement, mais je ne l'ai pas et je ne peux pas me permettre de faire du oui-dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Le secrétaire a pris note de la question qu'il va faire parvenir au ministre pour réponse ultérieure.

M. Garon: C'est-à-dire la liste des compagnies qui ont été hors limite dans la réalisation de leur contrat.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça qui est noté, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je veux être bien sûr parce que le ministre est...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, c'est le secrétaire.

M. Garon: J'ai assez de misère à avoir ces renseignements-là...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, c'est le secrétaire qui va renvoyer la question au ministre.

M. Garon: Oui, mais je la formule plusieurs fois pour qu'elle soit bien comprise par le secrétaire également, pour que tout le monde puisse bien comprendre la question, parce que je n'ai jamais de réponse là-dessus. Ça a l'air d'être un secret.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je regrette. Est-ce que le député de Lévis l'a demandé au ministre délégué, à celui qui est assis ici aujourd'hui? Est-ce qu'on lui a posé cette question-là déjà et est-ce qu'il a refusé...

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Donc, avant de me juger...

M. Garon: Non, j'ai dit...

M. Middlemiss: ...qu'il me donne la chance de répondre.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je pense qu'il faut au moins avoir un peu de "fair-play".

M. Garon: C'est ce que vous dites. J'ai dit que...

M. Middlemiss: Non, c'est beau, là. En mélangeant tout ça, le prédécesseur et moi, ça va sortir que le ministre délégué aux Transports refuse de donner les documents au député de Lévis, ce qui n'est même pas vrai. Mme la Présidente, je demande au député de Lévis. À date, aux engagements financiers que nous sommes encore en train de faire... Ce n'est pas des crédits ça, là, qu'on fait; c'est les engagements financiers de 1989. C'est exactement ça qui est sorti.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: À date - par votre intermédiaire, Mme la Présidente, je le demande au député de Lévis - est-ce que nous n'avons pas donné des réponses aux questions qu'il nous a posées, à nous, sur les engagements?

M. Garon: Non, c'est la continuité administrative.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous-même, vous avez référé à la continuité administrative ce matin. Alors, vous...

M. Middlemiss: Oui. Je pose la question. Vous me la posez pour la première fois. Bien, donnez-moi la chance de répondre, à moi.

M. Garon: Non, non, non. J'ai posé la question, dans des engagements financiers, au ministre qui était ici et je n'ai jamais eu de réponse à cette question-là. Jamais!

M. Middlemiss: Je vous dis...

M. Garon: Alors, je vous dis...

M. Middlemiss: ...que c'est la première fois que vous me la posez, à moi. Vous ne me l'avez même jamais posée aux engagements financiers. Donc, à ce moment-là...

M. Garon: Elle a même été au feuilleton.

M. Middlemiss: Les questions au feuilleton, je pense qu'on a envoyé les réponses. Vous n'avez peut-être pas eu...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que...

M. Middlemiss: ...la chance de regarder les réponses qu'on vous a envoyées.

La Présidente (Mme Bélanger): ...la demande est notée. Le secrétaire va la faire parvenir au ministre et on jugera si la réponse vient ou pas.

M. Garon: Parce que je ne veux pas avoir de réponse... C'est qu'il est arrivé que j'ai posé des questions au feuilleton...

Une voix: Il ne veut pas de réponse.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Une voix: Il ne veut pas de réponse...

M. Garon: Non, non. J'ai dit: Je ne veux pas avoir de réponse...

(16 h 45)

Une voix:... et il pose des questions.

M. Garon:... écoutez, attendez un peu, comme j'ai au feuilleton. Je pose des questions au feuilleton et on me dit qu'on répond aux engagements financiers et, quand j'arrive aux engagements financiers, on dit qu'on me répond à un autre moment, puis quand j'arrive aux crédits, on dit qu'on me répond au feuilleton. Alors, écoutez, c'est comme un chien qui court après sa queue. Ce n'est pas ça, l'affaire. J'ai dit que je veux savoir exactement les questions des délais, des dépassements. Il y a assez de dépassements de coûts dans vos travaux à Montréal actuellement. Moi, je pense que la première chose, ce serait que vous-même soyez un peu exigeant avec votre administration. Je comprends que vous êtes deux ministres pour faire la job, excepté qu'avec des dépassements de coûts d'à peu près 30 % à Montréal - depuis le début des travaux du plan Côté, il y a 30 % de dépassements - et vu qu'il y a des dates qui ne sont pas respectées, je vous demande: Quand est-ce qu'on s'assure, par rapport aux compagnies, qu'elles respectent leurs contrats, les dates d'exécution et, quand on ne veut pas leur faire payer les pénalités, quelles sont les raisons invoquées? Puis, quand est-ce qu'on a fait payer des pénalités et quand est-ce qu'il y a eu des poursuites d'engagées quand les compagnies n'ont pas voulu payer les pénalités? C'est clair, ça.

Ce n'est pas bien, bien compliqué; c'est administratif en plus. Ce n'est pas une décision du ministre, c'est administratif. Tout ça est administratif. Je ne comprends pas que le ministre soit là en train de couvrir une gestion qui a des dépassements de coûts de 30 % et qui fait l'objet de réprimandes du Vérificateur général depuis deux années. À deux occasions, il a fait des réprimandes sévères au ministère des Transports et on vient d'apprendre également que votre collègue, le ministre des Approvisionnements et Services, a blâmé le ministère de ne pas respecter la formule des appels d'offres. En plus, il y a des contrats. Je vous dis que je fouille l'affaire des contrats pour savoir si vous faites respecter vos contrats dans lesquels il y a des pénalités de prévues pour des dates qui ne sont pas respectées dans l'exécution de ces contrats. Et c'est le travail que j'ai à faire comme député de l'Opposition qui doit vous questionner concernant l'utilisation...

Écoutez bien, on est dans l'étude des crédits du gouvernement. Vous demandez de l'argent, vous demandez que le Parlement vous vote de l'argent. C'est ça, l'étude des crédits. Vous demandez que le Parlement vous vote de l'argent, vous donne de l'argent, qui est l'argent du contribuable, et nous, on doit s'assurer en commission parlementaire que ces sommes d'argent là que vous avez eues ou que vous allez avoir ont été ou seront bien dépensées. C'est pour ça que je veux m'assurer que vous gardez

les cordeaux serrés avec les entreprises qui ont des dépassements de coûts de plus de 30 %, puis qui ne respectent pas trop, trop, trop les délais d'exécution.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'aimerais donc ça... Regardez! Ce n'est pas mon style, mais je peux vous dire que, le 15 octobre dernier, lorsque j'étais là pour l'ouverture officielle de l'autoroute 5, le ministre fédéral m'a remis un chèque, il me semble que c'était de 10 000 000 \$. Je ne me suis pas promené deux semaines de temps avec le chèque dans ma poche, je l'ai fait déposer...

M. Garon: C'est faux.

M. Middlemiss:... en dedans d'une demi-heure. Ça, Mme la Présidente, c'est s'assurer de bien gérer les fonds de la population du Québec.

M. Garon: Ce n'est même pas vrai.

M. Middlemiss: Je ne me suis pas promené deux semaines de temps avec le chèque dans ma poche.

Une voix: Vous avez bien raison.

M. Garon: Ce n'est pas vrai. Il n'y a jamais eu de promenade deux semaines de temps avec un chèque dans ma poche.

M. Middlemiss: Bien oui.

M. Garon: Allez donc vérifier avant de dire des niaiseries.

M. Middlemiss: Oui, oui.

Une voix: Vous l'avez dit déjà.

M. Garon: Non. Mais ce n'est pas vrai, premièrement.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! À l'ordre! Revenons à la pertinence.

M. Garon: Une chose, ce n'est même pas vrai.

Une voix: Prouvez-le. Prouvez-le. C'est à vous de vous défendre.

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

M. Camden: Mme la Présidente, on était à faire des vérifications sur des poursuites. Semblerait-il que le ministère pourrait ou devrait,

enfin... Moi, je voudrais que le ministre m'indique s'il ne pourrait pas, dans ses recherches, en même temps, vérifier, à l'époque du gouvernement précédent, en 1984, concernant les accidents qu'on a connus sur l'autoroute 20 à la hauteur d'un pont sur la rivière du Chêne dans ma circonscription, si le ministère, et plus particulièrement le gouvernement dont le député de Lévis était membre à l'époque, avait procédé à des poursuites à l'égard des entreprises qui avaient fourni les matériaux. Il y avait eu de l'huile qui s'était écoulée sur la chaussée, qui s'échappait du béton bitumineux et la qualité du bitume utilisé était douteuse. Je voudrais savoir s'il y a eu effectivement des poursuites de la part de l'État à l'égard de ces entreprises à l'époque et, toujours dans ce grand souci de bien gérer de ceux qui nous ont précédés, si aussi sur la route 265 il y a eu des poursuites de l'État à l'égard du béton bitumineux qui suintaient le bitume et qui constituait un risque pour les usagers de la route. Alors, ma foi, ça m'apparaît d'intérêt. J'aimerais savoir ça, moi.

Une voix: D'actualité.

M. Camden: D'actualité, évidemment, pour faire un parallèle avec tout ce qu'on a entendu depuis au-delà d'une trentaine de minutes, pour connaître la qualité de la gestion de nos prédécesseurs, pour que je puisse faire des comparaisons valables et les faire valoir aussi à mes contribuables.

M. Middlemiss: Je prends avis de la question. Je demanderai aux gens du ministère de vérifier ce cas-là spécifiquement, comme on le fait dans les cas du député de Lévis.

M. Garon: Je pourrais, en attendant, conseiller au député de Lotbinière de lire le rapport du Vérificateur général au 31 mars 1987.

M. Camden: Mme la Présidente, vous pourriez inviter le député de Lévis à se dispenser de ses commentaires ou de ses conseils.

M. Garon: Il compare la gestion des deux gouvernements et indique à quel point ça coûte plus cher sous le gouvernement libéral.

Une voix: Ce n'est pas de ça qu'on parlait.

M. Camden: Ce n'est pas de ça du tout.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Garon: Bien non. Mais c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Veuillez, s'il vous plaît, vous adresser à la présidence.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on veut parler d'imprévus et de suppléments, je crois que le rapport du Vérificateur général indiquait certains travaux, comme des travaux de réfection sur l'autoroute. Et il me semble que je l'ai expliqué maintes et maintes fois ici, à cette commission, que, lorsqu'on travaille dans du vieux, Mme la Présidente, malheureusement, on ne peut pas prévoir, avant l'exécution des travaux, exactement tous les problèmes que nous allons rencontrer. À ce moment-là, nous pourrions - je l'ai expliqué avant - faire une étude préliminaire pour essayer d'établir une intervention qui serait plus exacte, mais ça retarderait les choses et ça coûterait, malheureusement, un peu plus cher. Je dois dire que, si nous regardons l'évolution des travaux entre 1989-1990 et 1990-1991, la première expérience vécue sur le boulevard Métropolitain nous a aidés à mieux évaluer les coûts de la deuxième. Ça, on va le démontrer, Mme la Présidente. C'est toujours facile... De façon générale, Mme la Présidente, on se tient dans l'ordre de 10 %, qui est le montant d'imprévus que nous avons, de façon générale, dans les contrats. Mme la Présidente, on veut travailler avec rigueur et on prend les moyens pour s'assurer que, dorénavant, les coûts de construction ne seront pas plus élevés qu'ils devraient l'être pour le genre de travaux qu'on doit exécuter.

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

Accès aux autoroutes

M. Garon: J'aimerais parler d'une question concernant l'accès aux autoroutes. Le raccordement de chemins publics aux autoroutes est contrôlé sévèrement pour des raisons de sécurité évidentes. Cependant, le ministère des Transports peut autoriser de tels accès lorsque certains critères sont respectés. Une directive récente au ministère des Transports permettrait à ce dernier d'imposer des frais aux demandeurs de tels accès. Ces frais seraient calculés sur la plus-value des propriétés touchées par la levée de non-accès à l'autoroute. Selon les informations que nous avons eues, les fonctionnaires du ministère refusent de remettre cette directive. Des personnes qui auraient eu à payer de tels frais l'ont demandé et le ministère des Transports l'aurait refusé. Le ministre peut-il faire le point sur ce dossier? Quelle est la politique du ministère sur l'accès aux autoroutes et aux autres routes sous la responsabilité du ministère? Quand cette nouvelle politique aurait-elle été mise en vigueur, s'il y a lieu? Et le ministre peut-il confirmer l'existence de frais pour des levées de non-accès à des autoroutes? S) oui, comment ces frais sont-ils calculés?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le

ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'on suit à la lettre ces directives-là et que, tout récemment, à **Charlemagne**, on a chargé 124 000 \$ pour un accès et ces 124 000 \$ ont été déposés. Nous suivons la directive à la lettre.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: C'est une politique et nous suivons la directive à la lettre. Si ce n'est pas...

M. Garon: Qui date de quand?

M. Middlemiss: 1974, modifiée il y a deux ans.

Une voix: Un an.

M. Middlemiss: Excusez, un an.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la modification d'il y a deux ans, une copie de la modification?

M. Middlemiss: Excusez. C'est un an passé, la modification.

M. Garon: Il y a un an?

M. Middlemiss: Oui. On va vous l'envoyer.

M. Garon: Depuis quand on impose des frais pour les accès aux autoroutes?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est des accès privés. Il y a des gens qui ont des commerces et ainsi de suite, et on dit que l'accès certainement va porter fruit et va rapporter des profits aux gens. À ce moment-là, on fait l'évaluation de la sécurité et on leur demande de payer. Je pense que c'est juste et équitable pour ces gens-là parce qu'ils vont en bénéficier. C'est eux qui en bénéficient. Ça donne une plus-value à leurs terrains.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Ça donne une plus-value à leurs terrains.

M. Garon: Oui, sauf que... Je voudrais savoir à quelle date exactement cette politique a été mise en vigueur. Vous avez dit: Il y a un an, mais quand?

M. Middlemiss: La première directive était en 1974.

M. Garon: Non. Les frais, là, c'est récent, ça.

M. Middlemiss: Ça fait 10 ans que M. Harel est là et ça fait 10 ans qu'il applique la directive.

M. Garon: La modification a porté sur quoi, il y a un an?

M. Middlemiss: Lorsque c'est la municipalité qui demande de l'enlever, c'est elle qui doit négocier avec le propriétaire. C'est le changement qui a été fait.

Une voix: Pour fins de rues.

M. Middlemiss: Pour fins de rues.

M. Garon: Là, vous dites qu'il y a toujours eu des frais pour des levées de nonaccès à des autoroutes.

M. Middlemiss: Lorsqu'il y avait une plus-value, oui. On m'indique que ce n'est pas réservé seulement aux autoroutes, mais partout, sur toutes les routes.

M. Garon: Dans Charlemagne, vous avez parlé de 124 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: On me dit que le chèque était de 135 000 \$, moi, ici.

M. Middlemiss: Excusez. C'est 135 000 \$, oui.

M. Garon: 135 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. 135 000 \$, oui. Ça, c'est récent.

M. Garon: Comment c'est calculé, le tarif, par rapport à la plus-value de l'entreprise, de la propriété, une fois qu'on a donné un accès au chemin public? De quelle façon **calcule-t-on** ça?

M. Middlemiss: C'est un rapport d'évaluation d'un **évaluateur** agréé.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un montant qui a été chargé pour l'entreprise qui a eu un accès à la sortie de **Saint-Romuald-Charny** pour le centre d'achats Les Promenades du Sud?

M. Middlemiss: On en prend note, Mme la Présidente, et on va le vérifier. On va vérifier dans les dossiers.

M. Garon: Est-ce qu'on peut me dire le coût des travaux? Qui paie les frais de lumière, la lumière? À quel montant on a évalué la plus-value de l'entreprise avec l'accès et quel est le montant qu'on a chargé à l'entreprise, à ce

moment-là, pour donner un accès directement sur la sortie de l'autoroute après le pont qui passe **au-dessus** de la 20 entre Charny et Saint-Romuald?

M. Middlemiss: En quelle année, Ça? Est-ce qu'on a une idée?

M. Garon: Ça vient d'être fait. C'est en 1989 à peu près.

M. Middlemiss: En 1989. On en prend note. On va vérifier.

M. Garon: Est-ce qu'il y a toujours des frais de chargés concernant les accès aux chemins publics pour plus-value?

M. Middlemiss: Lorsqu'il y a plus-value, oui.

M. Garon: Mais est-ce qu'il y a toujours des analyses à chaque fois qu'il y a un accès qui est donné au chemin public pour voir s'il y a une plus-value, pour charger un prix à celui qui a cet accès?

M. Middlemiss: Oui, lorsqu'on fait une analyse.

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait nous donner les montants qui ont été perçus pour ces levées de non-accès ou pour avoir donné accès au chemin public dans le cadre de cette directive? Quels ont été les montants perçus chaque année depuis que cette directive existe?

M. Middlemiss: En 1974?
(17 heures)

M. Garon: Oui, mais je ne suis pas certain qu'on l'applique depuis 1974.

M. Middlemiss: On me dit que ça existe depuis 1974. Je ne sais pas. En tout cas, moi, je suis bien prêt, mais est-ce que vous voulez jusqu'en 1974?

M. Garon: Bien, j'imagine qu'il doit y avoir une comptabilité.

M. Middlemiss: Nous allons vérifier, Mme la Présidente.

M. Garon: Normalement, ce que rapporte tel créneau, ça doit être comptabilisé par créneau, ça doit être facile à obtenir. J'imagine que les rentrées de fonds, c'est un peu comme dans une entreprise. Ça apparaît, ça, les rentrées de fonds et pour quelles fins. Alors, là, si c'est en vertu de l'application de cette directive-là...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, nous allons tenter d'aller aussi loin que possible pour

donner la réponse au député sur ce qui est facile d'accès. Regardez, si ce sont des choses auxquelles nous n'avons pas accès, je ne veux pas me compromettre aujourd'hui à lui remettre ça. Les années récentes, je suis convaincu qu'on n'aura pas de problème.

M. Garon: J'aimerais avoir une copie de cette directive initiale et toutes les modifications qui ont été apportées à cette directive depuis qu'elle existe, et les montants que l'application de cette directive a rapportés concernant l'accès aux chemins publics ou aux autoroutes, les montants qui ont été perçus pour de tels accès depuis que cette directive existe, pour chaque année.

M. Middlemiss: On en prend note, Mme la Présidente.

Mur antibruit à Mont-Royal

M. Garon: Bon. J'aimerais passer à un autre dossier qui est le mur antibruit à Mont-Royal. Le ministère des Transports veut dépenser 1 000 000 \$ pour construire un écran tampon contre le bruit à Mont-Royal. Cependant, le mur envisagé ne permettrait pas de respecter la norme de bruit de 65 décibels fixée par le ministère des Transports. Des ingénieurs ont recommandé la construction d'un écran acoustique de cinq mètres de hauteur et de 1,4 kilomètre de longueur, ce qui serait nécessaire pour respecter les normes de bruit du ministère. M. Yvan Paquette, agent d'information au ministère des Transports du Québec à Montréal, aurait affirmé, selon le journal **La Presse** du 18 avril 1991, que la construction d'un écran tampon à Mont-Royal **qui** ne respecte pas les normes du ministère des Transports du Québec a été réglée entre les ministres **Ciacca** et **Côté**.

Questions: Pourquoi le ministre **refuse-t-il** de suivre la recommandation des ingénieurs du ministère qui permettrait de respecter la norme de bruit de 65 décibels fixée par le ministère des Transports du Québec? Comment le ministre peut-il expliquer les propos de M. Yvan Paquette, agent d'information au ministère des Transports du Québec à Montréal - selon ce que rapporte le journal - qui affirme que la construction d'un écran tampon à Mont-Royal, qui ne respecte pas les normes du ministère des Transports du Québec, a été réglée entre les ministres **Ciacca** et **Côté**? Est-ce que le ministre trouve normal de dépenser 1 000 000 \$ pour construire un écran tampon qui fera passer le nombre de décibels au minimum à 68 décibels alors que la norme du ministère des Transports du Québec est de 65 décibels? Est-ce qu'il trouve que c'est une bonne façon d'administrer les fonds publics?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je prends avis de la question. La raison pour laquelle je prends avis, c'est qu'il y a un protocole d'entente qui a été signé par le ministre des Transports, M. Elkas. Je n'étais pas impliqué, moi, au moment de cette chose-là. Comme l'indique le député, il semblerait que ça a été des négociations qui ont eu lieu entre d'autres ministres qui étaient là à ce moment-là. Donc, je prends avis de la question et je demanderai au ministre qui a signé le protocole d'entente de donner la réponse au député de Lévis.

M. Garon: Bien, c'est vos crédits, ça fait partie de vos crédits à vous, ça. C'est le transport terrestre. Ça fait partie des crédits dont vous êtes responsable.

M. Middlemiss: Vous me posez une question d'opinion et tout ça.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Ce n'est pas une question d'opinion.

M. Middlemiss: Vous m'avez posé une question d'opinion à la fin.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Croyez-vous que? Je vous dis que, malheureusement, je n'ai pas participé aux discussions et tout ça avant que le protocole d'entente soit signé. Il est un peu difficile pour moi d'être capable, aujourd'hui, de vous dire: Regardez, c'est pour cette raison-là. Il me semble que ce serait normal que la personne qui était impliquée et qui a signé le protocole d'entente puisse répondre aux questions que vous avez posées.

M. Garon: Alors, je vais laisser faire la question d'opinion pour le moment. Pourquoi le ministre refuse-t-il ou le ministre refuse-t-il de suivre la recommandation des ingénieurs du ministère qui permettrait de respecter la norme de bruit de 65 décibels fixée par le ministère des Transports du Québec? Pourquoi fait-on un protocole d'entente qui ne respectera pas les normes du ministère, encore une fois?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comment puis-je répondre à ça? Je n'étais pas impliqué dans les discussions qui ont eu lieu et c'est pour ça que je dis que je voudrais prendre avis de la question et que la personne qui a...

M. Garon: Les fonctionnaires qui sont avec vous sont au courant. Les travaux vont être exécutés. Vous dites qu'il y a un protocole

d'entente; donc, les travaux vont être faits. Le ministère est au courant de ça.

M. Middlemiss: Oui. Mais je vous dis: Vous posez la question au ministre et le ministre vous dit qu'il prend avis de la question, et qu'on vous donnera la réponse une fois qu'on aura pu échanger avec la personne qui est impliquée dans ça.

M. Garon: Qui, quand vous dites "la personne"?

M. Middlemiss: C'est M. Elkas qui a signé le protocole d'entente.

M. Garon: Avec qui?

M. Middlemiss: Avec la municipalité, la ville de Mont-Royal. Et c'est pour cette raison-là. Si ça avait été moi, Mme la Présidente, je n'hésiterais pas à dire: Voici ce qu'on a fait et pour ces raisons-là, et c'est pour ça qu'on l'a fait.

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

M. Middlemiss: N'étant pas partie à tout ça, ce serait du oui-dire.

M. Garon: Qui va administrer les travaux contenus au protocole?

M. Middlemiss: Il me semble, on me dit que c'est la ville qui était le maître d'oeuvre pour ces travaux-là.

M. Garon: Et le ministère va payer combien?

M. Middlemiss: On me dit que, dans tous les cas de protocole d'entente, pour les murs, c'est toujours les municipalités impliquées avec le ministère des Transports qui deviennent le maître d'oeuvre.

M. Garon: Le ministère va payer combien, selon le protocole?

M. Middlemiss: On m'indique que 100 % des coûts sont payés par le ministère.

M. Garon: Qui s'élèvent à combien?

M. Middlemiss: 1 100 000 \$.

M. Garon: 1 100 000 \$?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Puis, le résultat obtenu, en termes de décibels, va être de combien?

M. Middlemiss: Une baisse de quatre décibels.

M. Garon: De combien à combien?

M. Middlemiss: 72 à 68.

M. Garon: Est-ce qu'il est exact que la norme du ministère, c'est 65 décibels?

M. Middlemiss: On m'indique qu'on tend à se maintenir en bas de 65 décibels.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une norme au ministère qu'on doit respecter?

M. Middlemiss: On m'indique que, lorsque ça dépasse 65, à ce moment-là, on étudie l'opportunité d'intervenir.

M. Garon: Mais, là, vous intervenez pour ne pas respecter les normes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'ai indiqué, je préférerais, si on veut aller dans les détails à savoir pourquoi nous avons décidé de procéder, ce serait mieux, vérifier avec la personne qui est impliquée dans les discussions.

M. Garon: Mais ce sont vos budgets, à vous, quand même, qui ont été dépensés. C'est vous qui êtes responsable. L'argent va venir de quel élément de programme ou de quel programme?

M. Middlemiss: Regardez. Je n'ai pas la réponse définitive. Est-ce que c'est dans le plan de transport de Montréal ou ainsi de suite? On va vérifier et on va vous transmettre la réponse.

M. Garon: Mais, pour signer le protocole d'entente, il a fallu que vous ayez l'autorisation budgétaire, il a fallu que vous soyez autorisé par le Conseil du trésor. Vous n'avez pas eu besoin d'être autorisé par le Conseil du trésor?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que ça a été signé en 1990, ce protocole-là. Je n'étais pas là; donc, je ne peux pas vous le dire. Et c'est pour ça...

M. Garon: Non, mais...

M. Middlemiss:... que je vous dis que je ne peux pas répondre à ces choses-là. Si c'est dans le budget des travaux du plan de transport de Montréal et si c'était prévu dans les sommes, à ce moment-là, je ne pense pas qu'il devait y avoir une approbation du Conseil du trésor. Ça faisait partie...

M. Garon: Que je sache, vous ne pouvez pas

signer un protocole d'entente qui représente des sommes d'argent sans qu'il y ait une imputation budgétaire.

M. Middlemiss: Oui, mais si c'est dans la programmation... J'indiquais, Mme la Présidente, que, si cette somme-là a été prise à même le budget du plan de transport de Montréal, ce C. T. -là... Le budget global a été approuvé par le Conseil du trésor, mais pas nécessairement ce protocole d'entente là en particulier. C'est que la masse, le budget annuel de dépenses, disons, dans le cas du plan de transport du Grand Montréal a été accepté. Et, si on a pris cette somme-là du budget, c'est le budget global qui avait été accepté.

M. Garon: On nous a toujours dit que l'exécution de ces travaux-là, ça relevait du ministre délégué à la voirie. Moi, je sais qu'on ne peut pas signer un protocole d'entente sans soit être autorisé par le Trésor ou, si on peut le faire, qu'il y ait au moins une certification de crédits. Il faut qu'il y ait une imputation budgétaire. On ne peut pas affecter des sommes d'argent sans qu'il y ait une imputation budgétaire. Ce n'est pas possible. Alors, voulez-vous me dire qu'il y a un protocole d'entente de 1 100 000 \$ de signé avec Mont-Royal sans aucune imputation budgétaire?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est exactement ce que j'ai dit. On fait accepter la programmation, un C. T. global; après ça, on distribue les sommes selon les interventions que nous faisons.

M. Garon: Mais le C. T. prévoit à quelle place vous allez prendre l'argent.

M. Middlemiss: Global.

M. Garon: Oui, global.

M. Middlemiss: C'est le programme 3, Construction...

M. Garon: O. K. C'est ça.

M. Middlemiss:... à ce moment-là, mais pas nécessairement chaque projet en particulier qui est inscrit. D'accord. Oui.

M. Garon: Alors, l'argent serait pris dans le programme 3?

M. Middlemiss: De l'an passé.

M. Garon: De l'an dernier.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Donc, c'est Construction du

réseau routier, le programme 3 de l'an passé. Est-ce que l'argent a été versé?

M. Middlemiss: Oui. On m'indique que oui.

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

M. Middlemiss: C'est fait. On me dit que c'est fait. Les travaux sont complétés et c'est fait.

M. Garon: Ils ont été terminés quand, les travaux?

M. Middlemiss: On me dit: Ça fait peut-être quelques semaines à un mois que les travaux sont complétés, Mme la Présidente.

M. Garon: Puis, le chèque est envoyé depuis quand?

M. Middlemiss: Je vais vérifier. On ne peut pas me l'indiquer. On m'indique que, oui, ça a été payé, mais je vais vérifier à quel moment dans le temps ça a été payé.

M. Garon: Est-ce que, quand il y a des écrans acoustiques, le ministère paye toujours à 100 %?

M. Middlemiss: Pas nécessairement. Il y a des négociations qui se font, puis on signe les protocoles d'entente. Dans des cas, oui; dans des cas, non.

M. Garon: Et de quelle façon, habituellement, vous payez? C'est quoi, les critères pour décider que vous payez à 100 % ou à 50 % ou à 75 %? Qu'est-ce que vous payez, habituellement, pour les écrans acoustiques et selon quelles normes? Selon quels critères se fait le partage des coûts entre la municipalité et le ministère des Transports?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que peut-être, de façon générale, c'est 50-50, mais il y a des cas d'exception où il y a d'autres partages.

M. Garon: Et selon quels critères? Est-ce que c'est l'indice de richesse?

M. Middlemiss: Non, pas nécessairement.

M. Garon: Selon quels critères? Parce que, là, à Mont-Royal, vous avez payé à 100 %, vous avez dit.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dis que...

M. Garon: À ville Mont-Royal, c'est à

100 %, puis ça ne respecte pas les normes du ministère, alors que vous dites qu'habituellement c'est 50-50. Alors, là, j'aimerais savoir comment ça marche au ministère. Quand ils sont riches, vous payez à 100 %, puis, quand ils sont pauvres, vous payez à 50 %, pour ne pas changer leur condition.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'on n'a pas de normes spécifiques dans ces cas-là. Des fois c'est 50 %, des fois c'est 100 %. C'est pour ça que je disais que c'est un cas particulier pour lequel je n'ai pas participé aux discussions et je ne pourrais pas vous indiquer pourquoi, dans ce cas spécifique pour lequel vous me posez la question, ça a été à 100 %. Je ne le sais pas. Je ne suis certainement pas pour vous dire des choses qui ne sont pas fondées.
(17 h 15)

M. Garon: Est-ce que vous avez un programme là-dessus, sur les écrans acoustiques?

M. Middlemiss: On a une politique, mais on n'a pas des sommes qui sont réservées à chaque année. On l'étudie cas par cas lorsque les municipalités nous demandent d'étudier le niveau du bruit et, comme on a établi qu'on voudrait maintenir ça à 65 décibels, à ce moment-là, lorsqu'on juge à propos que c'est dans l'intérêt des gens d'intervenir, nous intervenons.

M. Garon: Mais c'est quoi, le critère d'intérêt d'une intervention? Quand est-ce que vous intervenez? Et selon quels critères répartissez-vous les coûts entre la municipalité et le ministère des Transports?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'il y a des plaintes de la part des municipalités, nous procédons à une étude. Et, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, nous n'avons pas établi une règle définitive sur le partage des coûts. Je le dis, c'est du cas par cas qui se discute et se négocie.

M. Garon: Quand vous dites que ça a été réglé entre le ministre et M. Ciaccia, pourquoi M. Ciaccia est-il là-dedans, lui?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai jamais indiqué, moi, que ça avait été...

M. Garon: Non, dans l'article.

M. Middlemiss: Non. Bien, je ne sais pas. Je n'ai pas écrit l'article.

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour ces raisons-là, du fait que je n'étais pas partie à tout ça, je préférerais qu'on obtienne des

réponses du ministre qui a fait partie de ça et qu'il donne les raisons pourquoi. Il y a toujours des raisons.

M. Garon: Voyez-vous? C'est parce que c'est marqué ici dans l'article de **La Presse**: "Tout ça s'est réglé au niveau politique, a-t-il dit. Ça a été négocié entre MM. Ciaccia et Côté." C'est entre guillemets, ça. Après ça: "Mme Johanne Denault, attachée de presse de l'actuel ministre des Transports, M. Sam Elkas, a dit qu'il s'agissait du seul "écran tampon" - entre guillemets - au Québec. "Je cherche à savoir s'il existe des normes pour de tels écrans, mais je ne les trouve pas", a-t-elle dit." Elle est l'attachée de presse de l'actuel ministre des Transports, M. Elkas. C'est ça que j'essaie de comprendre un peu.

M. Middlemiss: C'est pour ça que vous me rejoignez un peu, M. le député de Lévis. Vous voyez que c'est l'attachée de presse de M. Elkas qui a donné les renseignements. C'est pour ces raisons que je vous dis que je préférerais qu'on consulte M. Elkas et qu'on vous donne la réponse.

M. Garon: Sauf qu'en vertu de la Loi sur l'administration financière, en vertu du mandat qui vous a été confié par le Conseil des ministres, c'est vous qui êtes responsable de l'application de ce programme-là. Ce programme-là relève de votre autorité; il ne relève pas de l'autorité d'autres. Ce n'est pas comme des chevaux, ça, un ministère. Ce n'est pas comme une équipe de chevaux: les deux tirent la voiture et on ne sait pas lequel tire le plus fort. Là, les responsabilités ministérielles sont déterminées par une décision du Conseil des ministres qui attribue que telle loi ou tel programme ou telle chose est appliqué par un ou par l'autre et on détermine ça. Dans ce cas-là, ces budgets-là sont de votre autorité. Ils sont administrés par vous. Alors, c'est pour ça que je vous demande comment vous fonctionnez là-dedans. Quand on dit l'écran tampon à ville Mont-Royal, est-ce que c'était contenu dans le plan Côté? Le plan Côté était assez détaillé, lui. Le plan d'intervention, est-ce qu'il comprenait les écrans tampons et est-ce qu'il comprenait cet écran tampon là en particulier ou si ça s'est négocié en dehors du plan Côté 1988-1998?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est une des choses que je voudrais vérifier, entre autres. Il y a des vérifications que je devrai faire avec M. Elkas et que je n'ai pas eu le temps de faire. Je les ferai. Le protocole d'entente a été signé en janvier 1990, au moment où je n'étais pas là. Donc, c'est pour ça que je me sens un peu mal à l'aise de répondre, n'ayant pas fait partie des discussions. On va aller aux renseignements et on donnera la réponse.

M. Garon: Est-ce qu'il serait possible d'avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Et si vous avez un papier quelconque qui détermine dans quelle proportion se fait habituellement le partage des coûts entre la municipalité et le ministère des Transports pour les écrans tampons et quels sont les critères, indice de richesse ou autres, en vertu desquels vous déterminez la part de chacun? Ville Mont-Royal, ce n'est pas une ville dont l'indice de richesse est très bas. J'ai l'impression que c'est une ville dont l'indice de richesse est plutôt élevé. Évidemment, moi, je ne suis pas un expert en richesse sur l'île de Montréal. M. Côté, non plus, d'ailleurs. On disait dans le temps que le défaut du ministre, c'était de venir de Charlesbourg et du critique, de venir de Lévis. Alors, j'aimerais savoir de quelle façon, entre gens qui connaissent ça, vous avez établi le partage des coûts pour l'écran tampon bâti à ville Mont-Royal et comment vous en êtes arrivé à déterminer que le ministère devrait payer à 100 % à ville Mont-Royal pour un écran tampon de 1 100 000 \$ qui ne respecte même pas les normes du ministère au point de vue des décibels, qui doivent normalement être, au maximum, de 65.

M. Middlemiss: Je prends note.

Routes en Gaspésie

M. Garon: On vous remercie. Ici, on parle de l'amélioration de la route 132 entre Grande-Vallée et Gaspé. Ça fait partie de l'entente-cadre de développement régional signée entre le gouvernement et la région de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine. Ces travaux sont évalués à 16 600 000 \$. Lors d'une rencontre récente avec des représentants de cette région, en particulier les maires des municipalités de Grande-Rivière et de Cloridorme, ces derniers m'ont souligné les lenteurs dans l'avancement des travaux. Ils m'ont fait valoir que le dossier de l'amélioration de ce tronçon de la route 132 n'a pas bougé depuis le sommet socio-économique de Carleton. J'aimerais savoir où est rendu ce dossier, quels sont les échéanciers du ministre. Et, dans la programmation quinquennale du ministère dans cette région, est-ce que le ministre peut indiquer quel est l'ordre de "priorisation" de ces travaux et quelle est l'évaluation des coûts des travaux en question, aujourd'hui, de la route 132 entre Grande-Vallée et Gaspé? Il s'agit d'une portion de 38, 8 kilomètres, c'est-à-dire que c'est des portions de route du tronçon Grande-Vallée-Gaspé qui totalisent 38, 8 kilomètres qui, apparemment, ont besoin de réfection.

M. Middlemiss: 38, 8 kilomètres?

M. Garon: Oui. Bien, dans la fiche technique des engagements, c'est le total des portions. On dit: "Ce projet comporte les éléments suivants: réfection de portions - au pluriel - de route du tronçon Grande-Vallée-Gaspé, 38, 8 kilomètres". Alors, ça faisait partie des engagements du ministère dans l'entente-cadre. Je vous fais grâce de tous les détails. J'aurais pu dire: Tronçon de 4, 4 kilomètres à Pointe-à-la-Frégate; Cloridorme, 4, 8 kilomètres...

M. Middlemiss: O. K.

M. Garon:... Saint-Yvon, 4, 5 kilomètres; l'entrée du portage de Grand-Étang, 5, 8 kilomètres; tronçon de 6 kilomètres dans le secteur des côtes à Rivière-au-Renard.

M. Middlemiss: Dans le cas de Pointe-à-la-Frégate et Petite-Anse, c'est prévu en 1995-1996. De Grande-Anse à Rivière-au-Renard, entre la tour de radio et d'autres choses, la première intervention devrait être en 1993-1994.

M. Garon: À quel endroit?

M. Middlemiss: De Grande-Anse à Rivière-au-Renard...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... en 1993-1994.

M. Garon: C'est tout?

M. Middlemiss: De l'ouest de la rivière de la Brèche, est-ce que vous vouliez avoir cette partie-là aussi?

M. Garon: Entre Grande-Vallée et Gaspé. Ce qui est contenu dans l'entente-cadre.

M. Middlemiss: Dans les prochains cinq ans, Mme la Présidente, il y a des travaux qui sont prévus sur 10, 5 kilomètres, pour une somme de 12 000 000 \$.

M. Garon: Où?

M. Middlemiss: Dans un premier temps, de Pointe-à-la-Frégate à Petite-Anse, c'est 4, 4 kilomètres, pour 5 000 000 \$.

M. Garon: Oui. En quelle année?

M. Middlemiss: 1995-1996 et, de Grande-Anse à Rivière-au-Renard, il est prévu une somme de 7 000 000 \$ pour 6, 1 kilomètres, 1993-1994, 1994-1995, 1995-1996.

M. Garon: Mais les engagements, c'était pour l'entente 1988-1992. Vous parlez du plan quinquennal de quelle année quand vous parlez

de 1995-1996? La programmation de quel plan?

M. Middlemiss: De 1991-1996.

M. Garon: Le plan quinquennal, on ne l'a pas eu encore pour 1991-1996. Est-ce qu'il est sorti?

M. Middlemiss: Je dois dire, Mme la Présidente, qu'il y a certains de ces tronçons qui ont un échancier technique, disons 1995, et, pour d'autres, l'échancier technique est 1992. Dans le cas de Grande-Anse à Rivière-au-Renard, l'échancier technique est 1992. L'autre, Pointe-à-la-Frégate, c'est 1995. Donc, la programmation ici est basée sur l'échancier technique, parce qu'on ne pourra pas procéder avant ce temps-là sur ces deux tronçons-là.

M. Garon: Ça, c'est l'échancier technique; ce n'est pas l'échancier de réalisation des travaux.

M. Middlemiss: Oui. L'échancier technique nous permet seulement de débiter en 1995 et on débute en 1995 dans un cas; dans l'autre, l'échancier technique nous permet de débiter en 1992 et nous débutons en 1993.

M. Garon: Des travaux qui s'échelonnent sur quelle période?

M. Middlemiss: Dans ces deux tronçons-là, il y en a un de 1993 à 1996 et l'autre en commençant en 1995 sur deux ans.

M. Garon: Donc, ça ne pourrait pas fonctionner dans le délai de l'entente-cadre de 1988-1992, tel qu'il était convenu lors du sommet.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'il y a une partie sur le plan technique qui va débiter. Techniquement, nous ne pouvons pas procéder avant 1992, il me semble qu'on ne peut pas procéder. Donc, nous procédons le plus tôt possible lorsque c'est techniquement prêt.

M. Garon: Qu'en est-il du tronçon Matane-Amqui sur la 195 qui, lui, est compris dans l'entente du Bas-Saint-Laurent? Êtes-vous sûr? Je ne suis pas sûr. Non, je ne pense pas. C'est dans l'entente de la Gaspésie? En tout cas, la 195 entre Matane et Amqui. Je ne suis pas sûr que c'est dans le Bas-Saint-Laurent. C'est peut-être l'entente de la Gaspésie ou le Bas-Saint-Laurent. En tout cas, c'est la route Matane-Amqui, la 195, une route qui est pleine de dévions, qui s'en va comme ça, une route sinueuse. Si c'était une rivière, ils l'appelleraient, aux États-Unis, "Snake river". (17 h 30)

M. Middlemiss: Si on prend le tronçon

Saint-Jérôme-de-Matane, du chaînage 2 plus 500 au chaînage 9 plus 400, réaménagement de la route sur 6,9 kilomètres, le début est en 1993-1994 pour se terminer sur 2 ans.

M. Garon: Entre quelle place et quelle place?

M. Middlemiss: Un montant de 3 600 000 \$.

M. Garon: Entre quel endroit et quel endroit?

M. Middlemiss: Saint-Jérôme-de-Matane.

M. Garon: Jusqu'où?

M. Middlemiss: Bien, moi, j'ai des chaînages, ici: chaînage 2 plus 500 à chaînage 9. Donc, c'est quatre kilomètres.

M. Garon: Dites-moi les noms des municipalités. Les chaînages, habituellement, ils ont des noms de municipalité. De quelle municipalité à quelle municipalité?

M. Middlemiss: Bien, c'est dans Saint-Jérôme-de-Matane, ce premier tronçon-là, pour 6,9 kilomètres. Un deuxième...

M. Garon: Jusqu'où?

M. Middlemiss: Bien, il part de là sur une longueur de 6,9 kilomètres. Le deuxième, Saint-Jérôme, Saint-Luc et Saint-René-de-Matane, sur une longueur de 8,4 kilomètres, débutera en 1994 pour 2 500 000 \$. Là, l'échéancier technique est pour 1993. Dans le cas du précédent, l'échéancier technique était pour 1992.

M. Garon: L'autre, les travaux devaient commencer en 1993?

M. Middlemiss: Oui. Ensuite, c'est 2 500 000 \$ en 1994-1995, 4 800 000 \$ en 1995-1996.

M. Garon: Pour quel bout, ça?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Quel bout, ça, le dernier bout?

M. Middlemiss: C'est le deuxième que je vous ai donné, là.

M. Garon: Ah oui.

M. Middlemiss: C'est Saint-Jérôme, Saint-Luc et Saint-René-de-Matane. L'autre, c'est le Grand-Détour. Le contrat est donné, c'est sur 2,2 kilomètres pour une somme estimée à 2 800 000 \$.

M. Garon: C'est où, ça, le Grand-Détour?

M. Middlemiss: Grand-Détour?

M. Garon: À Amqui? Dans la Matapédia?

M. Middlemiss: La municipalité de Grand-Détour.

M. Garon: Oui, mais est-ce que c'est le long de la 495?

M. Middlemiss: Sur la 195, oui. C'est la 195, à Grand-Détour. C'est ça, là, la route 195, à Grand-Détour, sur une longueur de 2,2 kilomètres.

M. Garon: C'est entre quelle municipalité et quelle municipalité, ce bout-là?

M. Middlemiss: C'est à l'intérieur de la municipalité de Grand-Détour.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Oui, c'est à l'intérieur.

M. Garon: Bien, Grand-Détour, c'est entre quoi et quoi, là?

M. Middlemiss: C'est à Saint-Jérôme-de-Matane.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: O.K. Celui-là, le contrat, on me dit qu'il est déjà donné, donc il devrait être exécuté cette année. À l'été, on va exécuter ce tronçon-là de 2,2 kilomètres.

M. Garon: Bon.

Mme Carrier-Perreault: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Dossier du pont de Québec

Mme Carrier-Perreault: Merci, Mme la Présidente. Moi, j'en profiterais pour poser une question au ministre. J'aurais le goût de vous parler du dossier de la circulation interrives ou du dossier du pont de Québec, dans le comté que je représente, le comté des Chutes-de-la-Chaudière. Vous vous souvenez probablement que c'est le 22 mars, l'an dernier, que l'ancien ministre, votre prédécesseur, nous révélait le plan d'intervention qui avait été adopté par votre ministère en ce qui a trait, justement, à la congestion de la circulation pont de Québec et pont Pierre-Laporte. C'est un plan qui reposait sur les recommandations du rapport Roche-De Luc. Ce

rapport-là, justement, dans le temps, nous avait bien clairement établi les 2 600 000 \$ que ça coûtait aux usagers en temps perdu, en essence, en toutes sortes de délais, et ça, c'est écrit à toutes fins pratiques dans le document. Alors, ces coûts justifient, je pense, l'urgence de procéder dans ce dossier-là.

Ce qui m'intéresse, aujourd'hui, c'est que le ministre de l'époque, M. Vallières, nous disait que les travaux devaient débiter en 1991 pour que la circulation du pont de Québec à sens unique commence en 1992. Il m'a, d'ailleurs, confirmé la chose dans une lettre qu'il m'a adressée le 12 avril 1990 et je vous ferai remarquer qu'avant M. Vallières il y avait eu aussi un autre ministre, le ministre Côté, à l'époque, qui, lui, avant que les études soient complétées, bien sûr, nous avait dit, à ce moment-là, que le pont de Québec à sens unique, ça se ferait en 1990. Alors là, on est rendus en 1991, on nous a dit que ça marcherait en 1992; la dernière fois qu'on nous en a parlé, en tout cas, c'était officiel, c'était supposé fonctionner en 1992. Alors, moi, M. le ministre, j'aimerais savoir où on en est rendu dans les études, puis dans les démarches. Est-ce que les travaux vont réellement commencer en 1991?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme vous le savez, on a parlé d'aménager le boulevard Laurier et il y a des discussions qui se font entre les municipalités de Sainte-Foy et de Sillery, et on nous a demandé de regarder les conséquences de ces changements sur les aménagements qui devront être faits sur le boulevard Laurier. Tout ceci pour vous dire qu'il me semblerait que, pour le pont de Québec, les travaux devraient débiter l'année prochaine au lieu de cette année, pour nous donner la chance de regarder ces choses-là.

Mme Carrier-Perreault: Ce que vous êtes en train de me dire, c'est que, là, ce n'est plus en 1992 qu'on va circuler à sens unique sur le pont. Autrement dit, on passe de 1990 à 1991 à 1992. C'est ça?

M. Middlemiss: Oui, c'est ça. C'est exactement ce que je viens de vous dire.

Mme Carrier-Perreault: Et qu'est-ce que c'est, les problèmes particuliers avec les deux villes? Il me semble qu'il y avait des plans, que c'était tout fait. C'était très beau; d'ailleurs, j'ai assisté à la conférence de presse.

M. Middlemiss: Je ne sais pas si vous avez suivi récemment... C'est que la municipalité de Sainte-Foy veut apporter des aménagements au boulevard Laurier, qui touchent aussi Sillery. Nous avons été demandés par les municipalités concernées, la Communauté urbaine de Québec, la Commission de transport aussi, de tenter de

regarder ça comme un tout et de regarder les effets que ça pourrait avoir. Nous autres, au ministère, nous tentons de nous assurer que tout va être en ordre. Je dois dire que j'ai rencontré les gens de la Chambre de commerce de l'autre côté et je leur ai dit que fort probablement on aurait un retard d'un an pour s'assurer, avant de débiter les travaux, qu'on avait bien analysé toute la situation.

Mme Carrier-Perreault: Quand vous parlez de la Chambre de commerce, vous parlez de la Chambre de commerce de la Rive-Sud?

M. Middlemiss: Oui. C'est ça, oui. Ils sont venus me rencontrer.

Mme Carrier-Perreault: Est-ce que vous avez fait faire d'autres études par rapport à ce que vous êtes en train d'étudier sur le boulevard Laurier et tout ça?

M. Middlemiss: Non. Regardez, il n'y a pas d'études plus poussées qui ont été faites. C'est le fait des aménagements qui nous sont proposés sur le boulevard Laurier par la municipalité de Sainte-Foy; ils sont un peu plus élaborés que ceux qu'on avait avant. On veut s'assurer qu'on puisse réellement être au fait des conséquences de tous ces changements-là.

M. Garon: Quand vous dites que vous avez avisé la Chambre de commerce, vous l'avez avisée à quel effet?

M. Middlemiss: Ils sont venus me rencontrer, ces gens-là, pour discuter du projet et, à ce moment-là, je leur ai dit qu'avec tout ce qui se passait...

M. Garon: Quand?

M. Middlemiss: Oh, ça fait un mois ou deux. Qu'avec tout ce qui se passait, avec les aménagements du boulevard Laurier, on voulait s'assurer de voir les conséquences du projet, si conséquences il y a sur ça, et qu'on devait attendre un bout de temps avant qu'on puisse procéder avec ces travaux-là.

Mme Carrier-Perreault: Est-ce que vous avez aussi avisé la MRC et les municipalités des Chutes-de-la-Chaudière qui vous font régulièrement des demandes à cet effet-là?

M. Middlemiss: Non. Comme je vous ai dit, c'est la Chambre de commerce qui a demandé de me rencontrer pour discuter de l'état du dossier et je lui ai donné la réponse que je vous donne aujourd'hui.

Mme Carrier-Perreault: Si je comprends bien, M. le ministre, c'est que dans le moment il

n'y a pas de nouvelles études qui se font. Au fond, là, c'est toujours le même projet, mais il y a eu des demandes supplémentaires du côté de la rive nord et, au niveau des négociations, vous êtes en train de négocier avec les maires, vous êtes train d'essayer de vous entendre avec les deux maires de la rive nord. Est-ce que je comprends bien, là?

M. Middlemiss: Oui. C'est qu'il faut s'assurer que, lorsque ça va être à sens unique, ça va fonctionner très bien sur le boulevard Laurier. Et c'étaient des préoccupations dont Mme la **maïresse** de Sillery nous a... On veut s'assurer de ça. C'est ça qu'on veut faire.

Mme Carrier-Perreault: C'est parce que je suis un petit...

M. Middlemiss: Je pense, tu sais, qu'on est bien mieux de prévenir que de guérir. Sur le plan technique, on veut s'assurer que ce qu'on va faire ne nous créera pas plus de problèmes que ce qu'on veut corriger.

Mme Carrier-Perreault: C'est sûr que c'est mieux de prévenir que de guérir, mais...

M. Garon: Vous voulez être sûrs de la guérison. Ha, ha, ha!

Mme Carrier-Perreault: Je vais vous dire, nous autres, on trouve ça long en attendant. Ça ne nous guérit pas. Je vais vous dire une chose, c'est que, quand le rapport **Roche-De Luc** a été... En fait, il y a eu des études, ça a coûté, d'ailleurs, très cher pour faire faire ces études-là, et ça semblait très clair, ça semblait être fonctionnel et c'était supposé être parfait. D'ailleurs, ils ont fait refaire d'autres études. On a eu droit à une couple de parties d'études, d'ailleurs, juste sur ce dossier-là. Alors, comprenez mon étonnement de voir que ce n'est pas réglé du côté de la rive nord et puis qu'il semble qu'il y a d'autres affaires qui n'aient pas été analysées. Je suis complètement étonnée de tout ça.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, je comprends que Mme la députée est déçue. Toutefois, c'est que l'étude avait regardé les feux de circulation, mais avec...

Mme la Présidente, je peux répondre?

M. Garon: Oui. Oui.

M. Middlemiss: C'est que l'étude qui a été faite à date, c'était sur la synchronisation des feux de circulation et ainsi de suite. Maintenant, avec les aménagements qu'on veut faire, on veut s'assurer que ce qui va être fait, là, ne causera pas plus de problèmes que ça va en solutionner. Il me semble que c'est normal et que, si ça avait

été dans le sens inverse, de l'autre côté du fleuve, qu'on nous avait demandé: Non, non, attendez donc une seconde parce qu'on veut voir, parce qu'on veut aménager d'autres choses... Nous autres, on dit: On veut voir quelles sont les conséquences aussi.

Mme Carrier-Perreault: Bien, vous me dites que l'étude portait seulement sur des feux de circulation. Moi, j'ai vu dans l'étude - je l'ai, j'aurais dû l'apporter; je ne sais pas si on a la même - qu'il était fortement question de refaire les échangeurs pour la rive nord et tout ça. Il y avait très peu, d'ailleurs, de travaux à faire du côté de la rive sud, d'après ce que j'ai vu; on a eu même les plaquettes un petit peu après, mais c'était bénin, quoi, ce qu'il y avait à faire du côté de la rive sud. La grosse partie dans l'étude **Roche-De Luc** traitait, justement, des échangeurs de la rive nord. Alors, les feux de circulation, là, j'ai vu ça effectivement, mais on avait, évidemment, été plus loin que ça dans cette **étude-là**.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que, oui, les échangeurs, ça fait partie du projet; ça, ça ne change pas. C'est quelles sont les conséquences de ça sur l'aménagement du boulevard Laurier que la ville de Sainte-Foy a l'intention de faire? C'est ça, là. C'est que la ville de Sainte-Foy propose de réaménager le boulevard Laurier et nous voulons voir les conséquences de tous ces changements-là sur l'aménagement. C'est ça! Mais, tu sais, on propose des voies réservées pour le transport en commun; donc, ça aussi, c'est encore pour donner une meilleure circulation dans ce coin-là. On dit: Pour ça, on va s'assurer, avant de procéder, là, qu'on a analysé tout ça et qu'on a des discussions avec les gens concernés.

Mme Carrier-Perreault: Si je comprends bien, c'est qu'il n'y a pas d'étude donnée à contrat à qui que ce soit, c'est que le ministère étudie encore ce dossier-là.

M. Middlemiss: Non. Regardez, une fois que le plan d'aménagement du boulevard Laurier va être, disons, complété - au stade où il est là, c'est préliminaire - on pourra évaluer les conséquences de tout ça, de tous les changements qu'on fait, et c'est ça qu'on veut. Toutefois, on n'a pas arrêté avec le projet. Le projet lui-même de tout ça continue à faire son chemin. Mais, avant de procéder à l'exécution, on veut voir quelles sont les conséquences des changements qu'on propose sur le boulevard Laurier.

Mme Carrier-Perreault: Ces demandes-là de la ville de Sillery et de la ville de Sainte-Foy, si je comprends bien, sont arrivées après le dépôt du rapport **Roche-De Luc**.

M. Middlemiss: Oui, c'est exactement ça.

Mme Carrier-Perreault: Parce que, à ce moment-là, je me rappelle qu'on nous disait qu'il y aurait probablement des frais là-dedans, que les municipalités auraient peut-être à déboursier et qu'elles seraient obligées d'avoir des ententes. D'ailleurs, on s'était beaucoup interrogés par rapport à ces ententes-là qu'il était supposé y avoir avec les municipalités qui devaient déboursier. On trouvait ça un petit peu dangereux pour le projet comme tel. Alors, si je comprends bien, c'est de ça qu'il s'agit, on avait vraiment raison d'avoir des craintes à ce niveau-là, à ce moment-là.

M. Middlemiss: Je ne peux pas dire oui ou non; demandez-moi pas de justifier si vous avez raison d'avoir des craintes.

Mme Carrier-Perreault: Bien, c'est fait.

M. Middlemiss: La seule chose dont je peux vous assurer, Mme la Présidente, c'est qu'avant de procéder on veut s'assurer qu'il y a une bonne planification et qu'on va être capables de prévoir quelles sont les conséquences des travaux qu'on veut exécuter.

Mme Carrier-Perreault: Vous n'avez pas besoin de me rassurer, M. le ministre. Je pense que j'ai compris. Je vous remercie.

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

Détérioration de certains ouvrages routiers

M. Garon: Alors, c'est concernant les défauts de l'autoroute 73, d'Henri-IV et de la 620 à Montréal, dans le programme Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. Au cours des dernières années, des signes de détérioration avancée ont été constatés sur certains ouvrages routiers. Ces défauts ont, d'ailleurs, été confirmés par le ministère des Transports lui-même. Ces signes de détérioration ont été relevés sur l'autoroute 73 dans la Beauce, sur l'autoroute Henri-IV à Val-Bélair et sur des travaux réalisés en 1989 dans le cadre du plan de transport dans la région de Montréal.
(17 h 45)

Selon le ministère des Transports, les travaux exécutés en vertu de quatre contrats en 1989 dans la région de Montréal montrent des signes de détérioration. Deux de ces contrats ont été réalisés par la compagnie Beaver Asphalte. Ces deux contrats, dont les coûts initiaux avaient été établis à 6 000 000 \$ par appel d'offres, se sont finalement élevés à 8 700 000 \$. Selon le cahier des charges et devis généraux, l'entrepreneur est responsable pour une période de cinq ans des travaux qu'il exécute et il doit reprendre

ces travaux si les défauts résultent d'un vice de construction, selon l'article 7.09 du cahier des charges et devis généraux.

Le ministre peut-il faire le point sur ces dossiers? Quels sont les résultats des évaluations du ministère sur les défauts de ces ouvrages routiers? Le ministre peut-il nous dire la date d'acceptation finale de chacun des contrats en cause? Est-ce que le ministère a entrepris des recours auprès des firmes responsables pour qu'elles réparent à leurs frais les défauts constatés?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si j'ai bien compris, on parle de la A-73, d'Henri-IV à Montréal?

M. Garon: À Québec.

M. Middlemiss: À Québec?

M. Garon: Val-Bélair.

M. Middlemiss: O.K. Val-Bélair et celle à Montréal?

M. Garon: Et 620 à Montréal.

M. Middlemiss: 620.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que ça se peut que ce soit 520 à Montréal?

M. Garon: Ça peut être...

M. Middlemiss: On peut vous aider peut-être avec le bon numéro, là.

M. Garon: C'est des travaux dans le cadre du plan Côté à Montréal.

M. Middlemiss: Oui, mais...

M. Garon: C'est peut-être 520. Possiblement que j'ai une erreur, ici.

M. Middlemiss: Ce serait 520, là? O.K. Dans le cas de la 73, pour tenter de connaître les causes du comportement de la chaussée, des travaux d'autopsie et de correction ont été effectués entre le 5 juin et le 3 août 1990. Suite à des travaux de correction, le ministère a remis un rapport et les parties impliquées ont été demandées de payer les sommes additionnelles que ça a occasionné pour remettre la route dans une condition acceptable. Nous attendons présentement la réponse de ces gens. Donc, nous avons réparé. Le problème était...

M. Garon: Qui a réparé? L'entrepreneur lui-même ou un autre?

M. Middlemiss: L'entrepreneur lui-même.

M. Garon: Est-ce qu'il vous a demandé un montant additionnel?

M. Middlemiss: Oui. C'est que le coût des travaux additionnels a été réparti entre Roche Ltée, Technisol inc. et Morin et Morin, et on leur a soumis une facture pour défrayer ça. On attend. Il me semble qu'on n'a pas encore eu de réponse de leur part. On attend d'avoir une réponse.

M. Garon: Là, vous avez payé quelle somme, vous, pour répartir les coûts? Avez-vous payé à quelqu'un quelque chose? Est-ce que le ministère a payé quelque chose à quelqu'un? Parce que vous dites que vous avez des coûts à répartir entre trois.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous n'avez pas payé?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Qui a fait les travaux, et ils ont coûté combien à date, de réparation?

M. Middlemiss: Les travaux ont été faits par l'entrepreneur qui était Morin et Morin. Le coût total était de 501 880, 55 \$.

M. Garon: Pour les travaux initiaux ou bien pour les réparations, que vous parlez?

M. Middlemiss: Pour les réparations. Les travaux globaux des réparations étaient de 501 680 \$.

M. Garon: Évalués par qui?

M. Middlemiss: Non, c'est le coût réel, ça.

M. Garon: Est-ce que vous allez en appel d'offres là-dessus pour la réparation?

M. Middlemiss: Non, non, non, non! Les travaux ont été faits par l'entrepreneur qui avait le contrat original et ces travaux-là...

M. Garon: Oui. Ah, c'est lui qui a dit que ça coûtait ça?

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est lui qui a fait les travaux. Si on regarde...

M. Garon: Il vous a envoyé une facture pour 501 000 \$? C'est quoi, l'affaire?

M. Middlemiss: Non. Le coût de ces travaux était de 501 680, 55 \$.

M. Garon: Quels travaux? Les travaux de réparation?

M. Middlemiss: En tout et partout. C'est que le coût de construction, lui, était de 322 322 \$. Les autres, c'étaient des honoraires et tout ce qui s'enchaîne lorsque les travaux sont exécutés. Si on fait le total de tous ces montants-là des travaux à exécuter...

M. Garon: C'est parce que je ne comprends pas ce que vous dites. Regardez, sur le tronçon, là, de la route 73, il y a eu des travaux qui ont été défectueux. Il y a eu des réparations qui ont été faites. C'est pour ça que je vous demande, actuellement, pour faire le point sur le dossier, les résultats des évaluations du ministère sur les défauts de ces ouvrages routiers. Qu'est-ce qui est arrivé par après? Me dites-vous que c'est des travaux de réparation? Je ne comprends pas ce que vous me dites, là.

M. Middlemiss: Mais c'est ça, Mme la Présidente, il y a eu des travaux... Après autopsie et ainsi de suite, on s'est aperçu que les transitions, qui auraient dû être faites parce qu'on changeait de sol et qu'on n'a pas faites, ont été la cause du soulèvement dû au gel.

M. Garon: Qu'est-ce qui a été la cause? C'est parce que j'ai manqué...

M. Middlemiss: C'est qu'on n'avait pas fait les transitions. Lorsqu'on arrive, qu'on change d'un sol à un autre et que l'un est plus susceptible de soulèvement dû au gel, on exige de faire une transition. Il va y avoir un soulèvement, mais ce ne sera pas apparent. Ça se répartit sur une plus longue distance. Dans ce cas-ci, l'autopsie a démontré qu'au moment de la construction on n'avait pas, à certains endroits, fait la transition. Donc, nous sommes retournés...

M. Garon: Qui a fait l'autopsie?

M. Middlemiss: C'est juste le ministère qui a fait l'autopsie.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Et, là, suite à l'autopsie, or a exécuté les travaux nécessaires pour remédier aux conditions. Ces travaux-là ont coûté... L'entrepreneur les a faits, là, et, s'il nous avait chargé, le coût aurait été de 322 322, 05 \$. Ces travaux-là ont été exécutés et il y avait eu des honoraires de Roche limitée, des honoraires de Technisol, et le salaire et les frais des employés du ministère.

M. Garon: Pour la réparation? C'est ça qui monte à...

M. Middlemiss: Oui. La partie des honoraires, c'est 179 358, 50 \$.

M. Garon: À Roche?

M. Middlemiss: On additionne ces deux montants-là.

M. Garon: À Roche?

M. Middlemiss: Non. On additionne ces montants-là et ça donne 501 680, 55 \$. Ça, c'est le coût total.

M. Garon: Mais pouvez-vous me décortiquer le coût? Vous avez les plans, les analyses de sol, je pense, puis les travaux.

M. Middlemiss: Non, non, non. Je vous ai dit les travaux d'exécution, là...

M. Garon: Réparation?

M. Middlemiss:... pour remédier...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... 322 000, 05 \$. Les coûts suivants découlant directement de la reprise des travaux, des honoraires à Roche limitée...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... 91 724, 95 \$...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... Technisol, 12 747, 20 \$...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... et les salaires et frais des employés du ministère, 74 886, 35 \$ pour un total de 179 358, 50 \$. On additionne ça avec les 322 000 \$, ça nous donne 501 680, 55 \$.

M. Garon: Bon. Est-ce que vous allez payer quelque chose là-dedans?

M. Middlemiss: Non. Nous avons envoyé des factures aux gens pour récupérer et on attendra la réponse.

M. Garon: Puis, vous avez envoyé des factures de combien à chacun?

M. Middlemiss: Le partage: Roche Itée, 166 141, 05 \$; Technisol, 189 109, 17 \$; Morin et Morin inc., 146 430, 33 \$.

M. Garon: Ça, c'est les montants que vous réclamez à chacun pour payer les factures de réparations qui montent à 501 000 \$?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Maintenant, pour les réparations, vous n'êtes pas allé en appel d'offres? Chacun vous a fourni sa facture? Comment ça a marché? Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Bien, il y a eu la surveillance des travaux. Le coût? Il a dû y avoir des quantités. Ils ont procédé de la même façon que si...

M. Garon: Non, non, mais ce que je veux dire, là, au fond, c'est qu'il y a quelqu'un qui a été un maître d'oeuvre dans les réparations. Vous n'avez pas dû dire seulement: Réparez.

M. Middlemiss: Non, non!

M. Garon: Alors, comment ça a marché?

M. Middlemiss: Non. O. K. C'est que les ingénieurs du ministère, avec Roche Itée et Technisol, ont indiqué à l'entrepreneur, qui était Morin, de quelle façon procéder: Excave ici à tant de profondeur et remplace ça avec un sol de ce genre-là. Les travaux ont été exécutés comme ça. La facture dont on parle ici, c'est ce que ça a coûté en travaux de reconstruction et en travaux de surveillance de la part de Roche, de Technisol et des employés du ministère.

M. Garon: Mais, là, Roche, Technisol et Morin et Morin, avant d'embarquer dans les travaux de réparations, est-ce qu'elles se sont informées de qui paierait quoi ou bien si tout le monde est allé là-dedans sans savoir quoi que ce soit qui arriverait?

M. Middlemiss: Regardez, les travaux ont été exécutés. Après qu'on a fait l'autopsie et qu'on a trouvé le problème, nous avons exécuté les travaux...

Allez-vous écouter? Peut-être que si votre collègue arrête de parler vous allez m'entendre.

M. Garon: Je vous entends très bien. C'est parce que je vous entends, mais je ne vous comprends pas. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ah bien, ce n'est pas ma faute, ça. Si vous ne comprenez pas, ce n'est pas ma faute.

M. Garon: J'essaie. Ha, ha, Ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On a l'air d'une gang d'épais.

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est que, voyez-vous, il y avait un problème. On a identifié c'était quoi, le problème. Nous avons identifié ce qu'on devrait faire. Il fallait excaver les sols

qui étaient susceptibles de gel, les enlever et les remplacer par un **sol** qui ne l'était pas. Donc, ça a été établi après l'autopsie. On a dit: Maintenant, Morin et Morin, vous allez procéder à excaver et à remplacer sous la surveillance des ingénieurs. Et ça, en tout et partout, les coûts de construction, les matériaux, la surveillance, c'est 501 680 \$. La répartition a été faite tel que je vous l'ai indiqué. On a dit: Voici, tout ça, c'est des travaux qui sont à refaire parce qu'ils n'ont pas été exécutés selon le devis en premier lieu. Chacun a eu une facture selon la répartition évaluée par le ministère.

M. Garon: Là, les travaux initiaux qui ont nécessité ces **réparations-là**, est-ce qu'ils ont tous été payés, eux? Est-ce que l'ingénieur, Technisol, le constructeur, l'entrepreneur Morin et Morin ont tous été payés; après ça, vous avez fait faire les travaux **puis**, là, chacun a une facture? Maintenant, vous déterminez comment ça va être réparti, cette facture de réparations? J'essaie de comprendre comment ça a marché.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que, dans le cas de l'entrepreneur, lui avait une retenue parce que, une fois que les travaux sont terminés, il y a une période de temps avant de donner la retenue.

M. Garon: La retenue était de combien?

M. Middlemiss: Environ 100 000 \$, qu'on m'indique, Mme la Présidente. Mais, dans le cas de Roche et Technisol, les honoraires étaient tous payés et maintenant on leur envoie une facture pour refaire ce qui n'avait pas été exécuté selon le devis et le cahier des charges.

M. Garon: Est-ce que vous voulez dire que vous avez envoyé une facture pour qu'ils vous remboursent ces travaux-là dans la proportion que vous avez demandée par la facture en attendant de payer ceux qui ont dû faire des travaux?

M. Middlemiss: Non. Les travaux, disons, **originels** ont été payés...

M. Garon: Je le sais, là. Les travaux de réparation.

M. Middlemiss: O.K. C'est ça. Les travaux de réparation ont coûté, avec la surveillance...

M. Garon: Mais, là, avez-vous payé les travaux de réparation ou vous n'en avez payé aucun?

M. Middlemiss: Non!

M. Garon: Vous n'en avez payé aucun.
(18 heures)

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Ces travaux-là ont été exécutés; maintenant, on a fait une répartition et on a envoyé des factures à ces gens-là. On attend que ces gens-là nous remboursent.

M. Garon: Mais sur quelle base vous avez fait la répartition des coûts quand vous avez envoyé la facture à chacun, à Technisol, à Roche, puis à Morin et Morin?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, puisqu'ils ont fait une étude exhaustive des problèmes rencontrés sur ce chantier-là, suite à tout ça, on a évalué que - on part à 100 % - Morin et Morin, elle, sa part de ça, c'est un certain pourcentage, la même chose pour Technisol et la même chose pour Roche **Itée**, basé sur l'évaluation des problèmes ou des responsabilités qui n'ont peut-être pas été exécutées dans un premier temps.

M. Garon: Mais les responsabilités, est-ce qu'elles sont admises? Parce que vous avez **fait** des **factures** dans les proportions. Les plans étaient bons ou bien ils n'étaient pas bons. Est-ce que les plans ont été...

M. Middlemiss: Non, les plans étaient bons. On m'indique que les plans... Maintenant, c'est ça, Mme la Présidente, on a envoyé des factures et on attend que ces gens-là nous donnent leur réponse à ces factures.

M. Garon: Mais sur quelle base vous avez établi la responsabilité de chacun?

M. Middlemiss: C'était basé sur l'étude de tous les documents de chantier et la responsabilité de chacun dans le problème rencontré.

M. Garon: Je comprends. Vous avez regardé les documents, vous avez établi la responsabilité. Mais, après avoir regardé les documents, sur quels critères vous avez établi la responsabilité?

M. Middlemiss: Sur la responsabilité que chacun avait dans l'exécution de ces travaux-là.

M. Garon: C'est quoi?

M. Middlemiss: Bien, on l'a évaluée d'après les documents: la responsabilité du constructeur dans tout ça, pour l'ingénieur, c'était quoi, lui, sa responsabilité par rapport à la préparation des plans et à la surveillance; c'est toutes ces choses-là. Une étude exhaustive a permis d'établir le partage qu'on a ici. C'est à partir de ça qu'on l'a fait. À date on n'a pas eu de contestation. Nous avons soumis ces factures-là.

M. Garon: Vous leur avez envoyé leur facture quand?

M. Middlemiss: On va vérifier la date exacte, parce que moi j'ai une date ici, mais je ne voudrais pas vous la donner, en tout cas que ça aurait été envoyé avant ça.

M. Garon: Bien, à peu près, là. Je veux dire, à une semaine près.

M. Middlemiss: Dans le document que j'ai ici, ça aurait été envoyé au mois de janvier.

M. Garon: Dernier?

M. Middlemiss: 1991, oui.

M. Garon: Avez-vous eu une réponse ou vous n'en avez pas eu?

M. Middlemiss: Non. À date, pas de contestation.

M. Garon: Vous n'avez pas eu de chèque, non plus.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: S'ils ne paient pas, qu'est-ce que vous allez faire?

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, si on ne répond pas, on continuera à poursuivre et à utiliser les documents, le cahier des charges et devis auxquels ces gens-là sont soumis, pour récupérer les montants qui ont été nécessaires pour solutionner le problème qu'on a vécu. Je sais, Mme la Présidente, que la plupart des ingénieurs, les professionnels, ainsi que les entrepreneurs ont des assurances et peut-être que c'est ça, qu'ils ont transmis ça à leur compagnie d'assurances pour voir quelle serait la réaction de l'assurance.

M. Garon: Mais votre temps d'attente, vous, sans avoir de réponse, c'est quoi? Parce que là vous dites: J'ai envoyé mon compte à peu près en janvier, là on est rendu à la fin d'avril, ça fait presque trois mois, sans doute trois mois; vous n'avez pas eu de réponse. Mais vous vous donnez quel délai d'attente avant de les poursuivre?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on n'a pas de période d'établie, sauf que je peux vous dire que le dossier a été transmis au contentieux.

M. Garon: Au contentieux du ministère des Transports pour...

M. Middlemiss: Procéder le plus tôt possible à la récupération de ces sommes.

M. Garon: Oui, mais, là, vous avez un mandat. Ils vont vous demander de leur donner un mandat. Vous leur avez demandé de procéder pour récupérer l'argent?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça fait longtemps?

M. Middlemiss: La procédure, Mme la Présidente, c'est qu'on envoie dans un premier temps la facture aux personnes concernées. Trente jours après, nous remettons le dossier au contentieux, lui demandant de poursuivre le dossier.

M. Garon: Ça veut dire qu'il y aurait un dossier depuis le mois de février au contentieux.

M. Middlemiss: Bien, comme je vous ai dit, la date, ici, c'est la date que j'ai sur le document; ce n'est pas une date indiquant à quel moment on aurait retransmis ces factures-là à qui de droit. On va vous la donner, la date.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Exact.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Vachon.

Mme Pelchat: Merci, Mme la Présidente.

M. Garon: Bien, je n'ai pas fini, là. J'ai une question portant sur l'auroroute 73, le boulevard Henri-IV et la 520 à Montréal.

Mme Pelchat: Est-ce que c'est sur le...

M. Garon: C'est sur la même chose que la question est posée.

Mme Pelchat:... même contrat?

M. Garon: Oui. Juste donner une réponse sur l'autoroute 73.

Mme Pelchat: O. K.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, malheureusement, dans le cas d'Henri-IV, ici, je n'ai pas le dossier. C'est un dossier extrêmement technique et il n'y a personne ici qui peut me donner les renseignements nécessaires. Je vais faire parvenir les renseignements au député de Lévis et à la commission.

M. Garon: C'est des questions que j'ai déjà posées pour Henri-IV, à Val-Bélair, parce que, là, c'est le ciment qui s'était affaissé.

M. Middlemiss: Je n'ai personne ici. C'est

ça, Mme la Présidente. Si j'avais quelqu'un ici pour me donner les réponses techniques, je le ferais, mais je n'ai personne. Donc je n'ose pas **m'embarquer** dans tout ça sans avoir le bénéfice...

M. Garon: Mais vos fonctionnaires qui sont là, ils ne sont pas au courant de ça?

M. Middlemiss: Il y a un rapport technique qui a été préparé, mais les détails, on ne les a pas ici; c'est pour ça...

M. Garon: Est-ce que les réparations ont été effectuées sur **Henri-IV**?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Il n'est rien arrivé à date, en termes de réparations?

M. Middlemiss: Non. La seule chose, on a fait une autopsie pour déterminer les causes possibles et déterminer les réparations à faire.

M. Garon: Est-ce que le mort a bougé?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Puis, l'autopsie a révélé quoi?

M. Middlemiss: Non, mais c'est ça, le rapport technique, vu que nous ne l'avons pas, je ne peux pas malheureusement... Si j'avais le rapport technique ici...

M. Garon: Ah, vous ne l'avez pas eu encore?

M. Middlemiss: Non. Le ministère l'a, mais moi je ne l'ai pas ici. Comment voulez-vous que je discute avec...

M. Garon: Non, non. Est-ce qu'il y en a qui l'ont lu dans les gens qui vous entourent? L'autopsie, est-ce qu'ils l'ont...

Mme Pelchat: Ha, ha, ha!

M. Garon: Parce que les gens qui vous entourent sont des personnes en autorité au ministère, là.

M. Middlemiss: M. Demers l'a vu, mais il ne s'en souvient pas...

M. Garon: Ça ne l'a pas frappé.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non, non. Je pense, Mme la Présidente, que le député de Lévis, lui, peut dire toutes sortes de choses; nous autres, il

faut donner l'heure juste et exacte. Avant de s'embarquer dans ça, on va le faire. Je veux lui donner une bonne réponse. Lui, si j'étais peut-être dans ses souliers, je ne pense pas que **j'irais** aussi loin que ça, là, mais au moins, tu sais...

M. Garon: Non, non, mais c'est parce que c'est une grosse affaire, quand même. C'est du béton qui cale...

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est pour ça que c'est sérieux.

M. Garon: C'est une grosse affaire, tu sais. On a posé des questions, ça fait longtemps qu'on pose ces questions-là, hein?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: L'autoroute de la Beauce, on a même posé des questions en Chambre là-dessus.

M. Middlemiss: Je m'attendais que vous étiez pour venir en Chambre. J'étais prêt.

M. Garon: Alors, là, la même chose pour **Val-Bélair**, Henri-IV; ce n'est pas la première fois, ça fait plusieurs fois. C'est parce que c'est, quand même, une route qui cale. Alors, là, ce n'est pas une route qui est dans les inondations de la Beauce, là, elle cale, puis elle est en béton. Alors, moi, je me dis, des cauchemars de même, puis des cadavres dans les corridors, puis dans les placards, il ne doit pas y en avoir, j'imagine... Est-ce qu'il y en a tant que ça au ministère pour que les gens ne s'en rappellent même pas parce qu'il y en a trop?

M. Middlemiss: C'est donc facile, Mme la Présidente, hein, de débâter contre les gens! C'est parce qu'on veut donner la réponse véridique. Ça ne donne rien, là, de parler de toutes sortes de choses qui ne sont pas réelles. On veut donner la réponse. C'est pour ça qu'on va lui envoyer la réponse. On va lui donner les raisons pourquoi...

M. Garon: Les travaux à Henri-IV avaient été faits en quelle année? **1987**?

M. Middlemiss: **1987** ou **1986**.

M. Garon: Bon. Oui. Mais c'est pour ça que c'est urgent, parce que je vais vous dire une chose, là: La responsabilité de l'entrepreneur dure à peu près... C'est cinq ans? Alors, si les travaux ont été faits en **1987** ou en **1986**, je ne voudrais pas qu'il se passe ce qui est arrivé dans le poisson de Provigo, tu sais. Les avocats, malgré les appels du ministère de l'Agriculture, oublièrent de poursuivre. Quand c'est des gros, habituellement, la mémoire s'estompe. Les gens deviennent **"Alzheimer"**.

Alors, c'est pour ça que je veux renouveler votre mémoire pour dire: Là, il y a un délai dans **Henri-IV**. J'imagine que ça devrait être quelque chose qui hante la pensée des hauts fonctionnaires du ministère. Ils ne devraient pas être capables de dormir le soir sans y penser un peu, parce que c'est de l'argent des contribuables. **Henri-IV**, c'est une route où les travaux ont été faits ça fait plus de quatre ans, puis la responsabilité dure cinq ans.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les travaux ont fini en 1988. Mais, ceci étant dit, nous autres aussi, nous sommes préoccupés et nous allons vérifier. C'est qu'on n'a pas dit qu'on ne s'en occupait pas. Tout ce qu'on a dit, c'est qu'on ne pouvait donner les réponses exactes au problème qui est là. Tant qu'à dire des sottises, j'aime autant ne rien dire.

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Des fois, le silence, c'est de l'or.

M. Garon: Oui, mais regardez bien, là. L'article 7.09 du cahier des charges et devis du ministère des Transports, que doit respecter le ministère des Transports, au deuxième paragraphe, dit: Si, au cours de la période de cinq ans qui suit l'acceptation finale des travaux, des défauts sont découverts dans les ouvrages exécutés en vertu du contrat, l'entrepreneur est tenu d'y remédier, à ses dépens, lorsque ces défauts résultent d'un vice de construction. En fait, il y a des obligations légales, là. Que le ministère ne soit pas plus au courant que ça, moi...

On arrive à la fin de la période de cinq ans, là. Je ne voudrais pas qu'il se passe ce qui est arrivé dans le poisson de Provigo avec le ministère de la Justice. Parce que je sais ce que c'est, dans les ministères, hein! J'ai fait faire une enquête sur Madelipêche et on a pris des actions, dans notre temps. Je remarque que, depuis 1986, les poursuites qui ont été entreprises n'ont pas bougé. Je vais voir de temps en temps. Je m'informe de ce qui se passe dans le dossier. Une poursuite de 3 000 000 \$, on n'a pas bougé.

M. Middlemiss: L'autre chose...

M. Garon: Là, je voudrais savoir ce qui se passe.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une chose aussi: il faut établir clairement qui est responsable. Ça ne sert à rien de commencer à aller en cour, ainsi de suite, si on est mal préparés.

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: Mais ça ne veut pas dire, parce que je ne donne pas de réponse sur l'état de la situation, qu'il n'y a rien qui se fait. Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit que je ne voulais pas m'avancer à tenter d'identifier c'est quoi, le problème, qui est responsable, qui n'est pas responsable.

M. Garon: Quel a été...

M. Middlemiss: Ça, on va vous le dire.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Si on peut établir clairement qui est responsable, Mme la Présidente, nous allons procéder.

M. Garon: Dans le cas d'**Henri-IV**, est-ce que le ministre peut nous dire la date d'acceptation finale de ces travaux?

M. Middlemiss: Oui. On ne l'a pas ici, on va vous la donner.

M. Garon: À quelle date il y a eu acceptation finale? Parce que les cinq ans commencent à courir à la date de l'acceptation finale des travaux.

M. Middlemiss: Oui, mais les travaux ont été terminés en 1988, là; je ne sais pas exactement à quelle date, mais c'était en 1988.

M. Garon: Qui avait fait ces travaux-là?

M. Middlemiss: On m'indique que c'est Chabot et Chabot limitée.

M. Garon: Pour **Henri-IV**?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Alors, on va attendre les réponses concernant les travaux sur **Henri-IV** à Val Béclair.

Maintenant, la 520 à Montréal, qu'en est-il?

M. Middlemiss: Il semblerait qu'on n'a pas un tel dossier.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Personne ici n'est au courant d'un tel dossier. On ne l'a pas ici. Est-ce qu'on peut être un petit peu plus précis? Peut-être que ça nous aiderait. La 520, où, quand et comment? Ou 620, ou 420 ou la 220. (18 h 15)

M. Garon: Non, non. Les murs qui craquaient et dont le ministère lui-même avait reconnu les problèmes. On avait déjà posé des questions ici. Ce sont des travaux qui ont été

faits à Montréal où les murs de béton craquaient en dedans de l'année où les travaux ont été faits, en dedans d'un an.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Il semblerait que j'avais raison quand j'ai parlé de la 220.

Une voix: C'est la 220.

M. Middlemiss: C'est la 220. Organisez-vous avec des bonnes questions, avec les bons numéros. C'est quasiment comme jouer au bingo. 640, 620 puis...

M. Garon: Non. Moi, j'avais dit 620.

M. Middlemiss: 620, 520. Là, on vient de le trouver.

M. Garon: Non, non. C'est vous qui aviez dit 520. J'ai dit...

M. Middlemiss: Bien oui, mais...

M. Garon: Non, non. J'ai dit 620.

M. Middlemiss:... c'est moi qui viens de dire 220 aussi, hein!

Mme Pelchat: Faites sortir les galées.

M. Garon: Moi, non.

M. Middlemiss: C'est moi... Mme la Présidente...

M. Garon: Moi, j'ai dit 620. Il est possible que j'aie fait une erreur.

M. Middlemiss: Mais j'ai dit 520, puis on a tenté de l'identifier. Là, c'est 220.

M. Garon: O. K.

M. Middlemiss: C'est 220.

M. Garon: Bon. Vous vous rappelez des travaux, dans le plan d'action Côté, où le béton craquait, puis il y avait des craques dans le béton?

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que c'est des murs en béton qui ont fissuré durant la période de durcissement. Normalement, dans ces murs-là, on prévoit des retraits, mais la fissuration s'est produite entre les lignes de retrait. On n'a pas pu établir la cause de...

M. Garon: Le durcissement du béton, ça se fait rapidement, hein!

M. Middlemiss: Bien...

M. Garon: Ça a craqué combien de jours après la fin des travaux?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'aimerais que le député de Lévis me donne sa version du temps de durcissement du béton. J'aimerais savoir de sa part...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... combien de temps ça prend pour durcir.

M. Garon: Je vais vous poser une question.

M. Middlemiss: Après ça...

M. Garon: Je vais vous poser une question.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les murs ont craqué combien de temps après la fin des travaux?

M. Middlemiss: On ne l'a pas. On n'a pas cette date-là.

Une voix: Ça prend combien de temps à sécher?

M. Middlemiss: Mais, Mme la Présidente, j'aimerais bien ça que le député de Lévis me donne sa version, là, de la période de durcissement.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Est-ce que le député de Lévis pourrait me dire...

M. Garon: Ah, il faudrait que je consulte mes tables. Vous savez que...

M. Middlemiss: Non, non. O. K.

M. Garon:... j'ai mes tables, puis je peux vous dire que ça durcit très vite, du béton.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est 28 jours.

M. Garon: Je le sais. C'est ça que j'ai dit, en dedans de 30 jours.

M. Middlemiss: C'est 28 jours.

M. Garon: Oui, je sais.

M. Middlemiss: Donc, c'est durant cette

période-là.

M. Garon: C'est ça que je t'ai dit, en dedans de 30 jours.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien, en dedans de 30 jours, c'est pour le total, mais je vais vous dire, en dedans de 48 heures, il en a durci un bon pourcentage.

M. Middlemiss: Ah oui! initial! Non, non, non! Il faut regarder ça. Il y a une chose initiale qui se produit, puis avec le temps... Il faut s'assurer d'avoir un taux d'humidité, ainsi de suite...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... pour s'assurer d'un bon durcissement.

M. Garon: On peut arroser, même, pour que ça durcisse plus fort.

M. Middlemiss: Bien oui. C'est ça. Donc, dans ce dossier-là, Mme la Présidente, comme celui dans lequel je ne peux pas, malheureusement, vous donner des choses en détail, nous allons aller aux renseignements et, dans celui-là aussi, on donnera à la commission et au député de Lévis c'est quoi, le résultat.

M. Garon: Mais comment pouvez-vous dire qu'il n'y a pas eu de responsabilité d'établie si on met du béton qui craque? Si le béton était bon...

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, c'est que nous n'avons pas réussi encore à établir clairement c'est quoi, la cause. Si on n'a pas établi ça, comment peut-on blâmer quelqu'un si nous n'avons pas réussi à le faire encore?

M. Garon: Est-ce que l'autopsie a été faite?

M. Middlemiss: La vérification se fait et, nous autres, nous allons vérifier pour voir l'état de ce dossier, l'évolution.

M. Garon: Mais est-ce que l'autopsie a été faite comme dans les autres cas?

M. Middlemiss: Oui, certainement. Les gens ont fait une étude du projet et ont tenté d'établir c'est quoi, la cause.

M. Garon: Une fois l'autopsie faite, normalement, on sait...

M. Middlemiss: Bien oui. Des fois, ce n'est

pas si facile que ça de l'établir réellement. Des fois, il y a des phénomènes qui se produisent qui sont nouveaux pour certaines choses et ça prend un peu plus de temps que la normale pour établir la cause réelle. Donc, nous autres, avant de poursuivre ou de blâmer quelqu'un, il faut être certains de la cause. C'est assez difficile de blâmer quelqu'un si...

M. Garon: L'autopsie a été finie à quelle date?

M. Middlemiss: On m'indique que l'enquête, l'autopsie ou l'investigation, on l'a terminée l'an passé.

M. Garon: À quelle date?

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: Vous savez, moi, je ne suis pas ingénieur, je suis avocat. Alors, je peux vous dire qu'en droit les dates comptent beaucoup.

M. Middlemiss: On m'indique qu'on a examiné tout ça. On a des hypothèses possibles de causes. Une chose dont on est assurés, c'est que la fissuration n'affecte pas, disons, la capacité structurale du mur. Mais nous procédons et on donnera les détails demandés, Mme la Présidente.

M. Garon: Mais la date où l'autopsie a été faite, a été terminée, c'est quand? Maintenant, vous vous repenchez sur les résultats de l'autopsie pour analyser et départager les causes, mais quand est-ce qu'on a fini l'autopsie?

M. Middlemiss: Nous observons pour voir si les conditions se détériorent ou non et nous tentons encore d'établir clairement la cause. De là, si nous pouvons faire ça, s'il y a des gens qui sont responsables ou qu'on juge qu'ils pourraient être responsables, nous procéderons, Mme la Présidente, à poser les gestes qui s'imposent.

M. Garon: Bon. J'aimerais savoir de vous pour ces travaux-là, ils ont été terminés quand? Les craquements sont apparus combien de jours après la fin des travaux? L'autopsie a été faite à quelle période? Et, pour chacun de ces travaux-là que vous connaissez, quels sont les résultats de l'autopsie?

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

M. Garon: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Vachon.

Parachèvement de l'autoroute 30

Mme Pelchat: Merci. Dans vos crédits, cette année, M. le ministre, j'aimerais savoir combien va être consacré au parachèvement de l'autoroute 30, particulièrement en ce qui concerne plus spécifiquement le tronçon de **Kahnawake** qui a été commencé l'an dernier.

M. Middlemiss: 11 600 000 \$, cette année.

Mme Pelchat: 11 600 000 \$? Ça, ça touche uniquement le tronçon de Kahnawake?

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: Les travaux qui vont être effectués, c'est d'élargir la voie qui a déjà été...

M. Middlemiss: Oui, c'est construire une deuxième chaussée. On avait construit une chaussée à deux voies l'an passé; on va venir construire l'autre chaussée à deux voies et le prolongement... On fait la deuxième voie, mais il y a le prolongement d'une partie du rang Sainte-Marguerite au boulevard Ford.

Mme Pelchat: Dans Châteauguay. O.K.

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: Maintenant, en ce qui concerne le tronçon entre la 10 et la 15, où est-ce qu'en sont les études? Je ne le sais pas, je me demande même si l'étude d'impact n'a pas été déposée au ministère de l'Environnement ou si ce n'était pas sur le point de l'être.

M. Middlemiss: On m'indique que l'étude d'impact n'a pas été déposée encore, qu'on va la déposer bientôt et que, si tout va bien, on devrait avoir le CAR en 1993.

Mme Pelchat: Le certificat d'autorisation.

M. Middlemiss: Oui, le certificat d'autorisation de réalisation.

Mme Pelchat: Ça, c'est si tout va bien, si tous les ingénieurs du ministère de l'Environnement se mettent à la tâche. C'est ça?

M. Middlemiss: Oui. Ça, c'est un échéancier, qu'on m'indique, réaliste.

Mme Pelchat: Quant au tracé, je me demandais s'il y avait un tracé qui avait été finalement arrêté pour le tronçon de Valleyfield, parce qu'il y a eu un problème, à un moment donné, là. On avait choisi le tracé et, après vérification, après étude d'impact, le tracé qui avait été retenu par les MRC de cette région-là n'a pas été le tracé qui a été retenu par le ministère des

Transports.

M. Middlemiss: Il y a une étude surtout de corridor qui a été donnée à Lavalin. Lavalin a préparé une étude de corridor qui a été transmise, elle, aux MRC. On m'indique que ça a été présenté aux MRC et qu'on attend encore la réponse des MRC et des municipalités concernées.

Mme Pelchat: Est-ce que le ministère a "priorisé" un certain corridor dans son choix?

M. Middlemiss: Oui. Suite à l'étude de Lavalin, on avait "priorisé", pour des raisons d'environnement et toutes autres, un corridor. C'est ce corridor-là, tout probablement, qui a été soumis aux MRC et aux municipalités pour leur approbation.

Mme Pelchat: Je sais bien, M. le ministre, que vous ne pouvez pas être au courant de tous ces détails-là, mais il y a peut-être quelqu'un qui pourrait me dire si c'est le A, le B ou le C qui a été retenu comme corridor.

M. Middlemiss: C'est le tracé qui est sur le côté nord du canal de Beauharnois et qui traverse le canal tout près de Beauharnois.

Mme Pelchat: Si je comprends bien, M. le ministre - je ne voudrais pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, mais il y a peut-être des choses que vous pourriez dire - le parachèvement de l'autoroute 30 pour le ministère des Transports, ça reste une priorité et on peut compter sur la vigilance et le travail ardu des...

M. Middlemiss: Oui, oui. Mme la Présidente, vous voyez, là, une fois qu'on aura pu établir un corridor qui est accepté par le milieu, on pourra procéder, à ce moment-là, aux études qui s'imposent comme les études d'impact, suivre le processus normal et le mettre dans la programmation.

Mme Pelchat: Parce que, en ce moment, avec le parachèvement du **contournement** de Kahnawake qui a été jugé prioritaire par le ministre Côté lors du sommet socio-économique en 1987, pour toutes sortes de raisons dont, notamment, pour bien desservir l'hôpital Anna-Laberge, un investissement important dans la région... C'est vrai que le contournement de Kahnawake est important et je salue, malgré les événements qui ont donné cours à ce prolongement-là... Je trouve ça bien, sauf qu'entre la 10 et la 15 ça devrait aussi être considéré comme prioritaire, parce que l'un sans l'autre, de l'arrêter au boulevard Ford à Châteauguay, pour nous, les gens du centre de la Rive-Sud, c'est inutile.

M. Middlemiss: Oui, mais, d'ailleurs, je pense que, pour ce tronçon-là, nous sommes peut-être plus avancés encore. Nous sommes au stade de l'étude d'impact et nous espérons que le plus tôt possible nous pourrions...

Mme Pelchat: L'étude d'impact pourrait être déposée d'ici le mois de juillet cette année, M. Demers? Faites-moi donc plaisir, là.

M. Middlemiss: Oui, on me dit d'ici le mois de juin.

Mme Pelchat: D'ici le mois de juin?

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: Alors, on va essayer, de notre côté, de faire un peu de pressions auprès du ministère de l'Environnement pour que ce soit bien traité.

J'aurais un autre dossier, si vous me permettez. C'est des dossiers régionaux. La Montérégie, c'est une région importante autant que la région de Lévis. Il y a un dossier important pour les municipalités de Longueuil, Saint-Hubert, Saint-Bruno, Brossard, qui s'appelle la construction de l'échangeur Edna et le réaménagement de la route 116. J'aimerais que vous me confirmiez, là, parce que, semble-t-il, l'échéancier ne peut pas être respecté, et j'aimerais qu'on m'explique... Ou, si l'échéancier peut être respecté, tant mieux, là, mais on me dit qu'il y a un retard.
(18 h 30)

M. Middlemiss: Ici, on nous donne un échéancier technique pour 1993 avec début des travaux en 1993-1994.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'il...

Mme Pelchat: Juste une question.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Une minute, là. C'est juste une demande de consentement. Étant donné que, selon l'ordre de la Chambre, il fallait finir à 18 h 30 et qu'on a un petit retard, là, est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre?

Mme Pelchat: 20 minutes.

M. Garon: 25 minutes. C'était convenu de même, hein?

M. Maltais: 25 minutes, d'accord.

Mme Pelchat: O.K. 25 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): 25 minutes. Alors, il y a consentement? Alors, allez-y, Mme la députée de Vachon.

M. Maltais: 25 minutes de retard, on reprend les 25 minutes.

M. Garon: O.K.

Mme Pelchat: Bon. Vous dites que les travaux pourraient commencer en 1993-1994. Est-ce que c'était l'échéancier qui avait été prévu initialement?

M. Middlemiss: On m'indique que, premièrement, l'étude d'impact est rendue au ministère de l'Environnement et que le ministère de l'Environnement aurait peut-être d'autres questions. Ça a soulevé des questions et on va préparer les réponses.

Mme Pelchat: J'ai vérifié au ministère de l'Environnement, M. le ministre...

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: ...et le ministère de l'Environnement n'a pas pu encore transmettre les questions au MTQ, parce que, semble-t-il, il y a un problème là, il n'y a pas assez de monde pour fournir à la demande.

M. Middlemiss: D'accord.

Mme Pelchat: L'étude d'impact a été déposée au mois de septembre, mais je peux vous dire qu'à mon grand désarroi vous n'avez même pas eu encore les demandes. On ne blâme pas le ministère des Transports pour ça, au contraire. Mais est-ce que le fait que l'étude d'impact ait été déposée au mois de septembre et que vous n'ayez même pas encore les questions additionnelles auxquelles devrait répondre le MTQ, ça va effectivement retarder le début des travaux? Est-ce que ça met en danger le début des travaux?

M. Middlemiss: Oui. Si nous n'obtenons pas notre CAR bientôt, ils vont être obligés d'aller en audiences publiques. Ça pourrait nous retarder. Donc, c'est important d'obtenir le CAR le plus tôt possible pour...

Mme Pelchat: Oui. Mais je dois vous dire qu'en ce qui me concerne il n'y a rien qui m'indique qu'il y aurait une demande d'audiences publiques; les municipalités étaient d'accord. En tout cas, on ne sait jamais, mais...

M. Middlemiss: C'est que nous autres, présentement, nous trouvons qu'on n'est pas obligés de changer l'échéancier technique présentement, sauf que, si ça prend trop de temps pour avoir le CAR, ça pourrait nous affecter, à ce moment-là.

Mme Pelchat: O.K. Le réaménagement de la route 116 et la construction de l'échangeur Edna,

c'est une contribution à 100 % du ministère des Transports. Je pense que, ça, c'est très clair, hein?

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: D'accord. Je vous remercie, M. le ministre.

M. Middlemiss: Bienvenue.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la députée de Vachon. M. le député de Lévis.

Réclamations additionnelles aux Transports

M. Garon: J'aurais une question concernant les réclamations additionnelles au ministère des Transports. Un examen des montants proposés et acceptés par le ministère des Transports sur les contrats des entrepreneurs montre que le ministère des Transports du Québec est beaucoup plus généreux depuis l'arrivée au pouvoir des libéraux en 1986. Nous avons **analysé**, à partir de données contenues dans les rapports annuels du ministère, le nombre **et** la valeur des réclamations sur contrat entre 1982 et 1989. Nous avons constaté qu'au cours de cette période le nombre et la valeur des demandes de réclamation sur contrat et le nombre d'offres proposées par le ministère des Transports du Québec et acceptées par les entrepreneurs ne varient pratiquement pas. Par contre, la valeur des offres proposées et acceptées a presque doublé, passant en moyenne de 2 025 000 \$ par année entre 1982 et 1985 à 4 100 000 \$ entre 1986 et 1989. **Il** s'agit d'une hausse de 80 %.

Comment le ministre **explique-t-il** cette importante hausse des montants proposés et acceptés par le ministère des Transports sur les réclamations sur contrat? Le ministre est-il conscient que depuis 1986 le ministère des Transports accorde moins de contrats de voirie et qu'en même temps les montants proposés et acceptés sur des réclamations sur contrat ont presque doublé? Le ministre peut-il déposer à la commission la valeur des demandes de réclamation et le montant proposé et accepté par le ministère des Transports du Québec pour chacune des demandes depuis 1986?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est la question 12, ça, dans les demandes particulières et nous avons envoyé une réponse. "Les réclamations sur les contrats depuis 1986-1987 ont toutes été présentées aux listes des engagements financiers de 25 000 \$ et plus. Ces listes sont sujettes à la vérification des engagements financiers en commission parlementaire. L'étude de ces dossiers est rendue à l'engagement 47

d'août 1990. Les cas non encore discutés le seront au cours des prochaines sessions de la **vérification** des engagements financiers.* On va les vérifier, ceux-là.

M. Garon: Non, non. C'est qu'on a posé des questions sur les dépassements, mais, là, on parle des réclamations qui apparaissent dans les rapports annuels des ministères.

M. Middlemiss: Réclamations sur contrat. C'est la question 12, là.

M. Garon: C'est ça, réclamations sur contrat.

M. Middlemiss: Pour chacune des réclamations adressées au ministère des Transports depuis 1986-1987, quels sont les nom et adresse des compagnies qui ont fait des réclamations ainsi que... On vous dit: Ça, on le fait aux engagements financiers. C'est la question 12, là.

M. Garon: Oui, mais vous n'y répondez pas.

M. Middlemiss: Bien non, bien, on vous répond aux engagements **financiers**. Chaque fois, pour ceux qui sont passés, on vous a donné des réponses, si vous avez posé la question. Pour ceux à **venir**, posez la question, **puis** on vous donnera la réponse.

M. Garon: Non, non. Ça ne **marche** pas comme ça. On peut le demander sur n'importe quel engagement financier passé.

M. Middlemiss: Bien oui, aux engagements financiers. Aujourd'hui c'est les crédits. Aujourd'hui, on est en train d'étudier les crédits. Je vous dis, moi, que nous sommes rendus...

M. Garon: Oui, mais, écoutez, quand on étudie...

M. Middlemiss: ...à l'engagement 47 d'août 1990...

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: ...et qu'on les a tous passés. Maintenant, à la prochaine période d'engagements financiers, Mme la Présidente, nous allons être obligés de répondre aux questions que vont soulever le député de Lévis ou d'autres membres de la commission.

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

M. Garon: Un instant.

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

M. Garon: Non, non. C'est parce que, quand j'ai posé la question - j'ai posé déjà la question là-dessus - la réponse que vous nous avez fournie, à l'étude des crédits 1991-1992: "Les réclamations sur les contrats depuis 1986-1987 ont toutes été présentées aux listes des engagements financiers de 25 000 \$ et plus. Ces listes sont sujettes à la vérification des engagements financiers en commission parlementaire. L'étude de ces dossiers est rendue à l'engagement 47 d'août 1990. Les cas non encore discutés le seront au cours des prochaines sessions de la vérification des engagements financiers".

Sauf qu'on peut poser des questions. Là, on est à l'étude des crédits, mais on peut poser des questions concernant n'importe quel engagement financier, n'importe quoi. Alors, là, tout simplement, plutôt qu'arriver et vous les demander un par un, je vous demande la question que je viens de vous demander concernant les réclamations sur contrat, pour regarder ça. Alors, l'étude, c'est pour ça, c'est la façon dont vous dépensez l'argent qui est voté par l'Assemblée. C'est ça, l'étude des crédits, comment vous dépensez ça, puis vos intentions, puis comment vous allez faire. Alors, c'est pour ça que je vous demande les questions que je vous ai demandées. J'ai le droit de vous demander ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai aucune objection à ce que le député de Lévis me pose la question.

M. Garon: Je vous la pose.

M. Middlemiss: Mais on a un exercice qui s'appelle les engagements financiers et nous sommes rendus, là, à l'engagement 47 d'août 1990. Il a eu le loisir de nous poser les questions sur tous ceux qui sont passés. Il aura aussi le loisir de nous poser des questions sur ceux qui sont à venir.

M. Garon: Non, non, non, non. Écoutez, là, c'est...

M. Middlemiss: Oui, mais ça fait partie de l'exercice des engagements financiers.

M. Garon: Pas du tout. C'est que, là, vous demandez de l'argent à l'Assemblée nationale. C'est ça, l'étude des crédits, là.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vous avez déposé des demandes budgétaires à l'Assemblée nationale; on étudie les budgets que vous demandez, les crédits que vous demandez, puis on regarde aussi comment vous administrez les crédits qu'on vous apporte, que vous nous demandez. Là, pour faire une meilleure analyse des sommes que vous demandez, je veux voir comment vous vous êtes comporté par

rapport aux crédits qu'on vous a déjà donnés, puis qui ont été dépensés, puis, les réclamations qui ont été portées par le ministère, comment ça s'est réglé. Ça fait exactement partie de l'étude normale des crédits du ministère. C'est pour ça que je vous pose cette question-là. Il n'y a rien d'anormal là-dedans, là. C'est exactement ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Alors, c'est ça que j'ai fait depuis le début de la journée afin de voir comment vous dépensez l'argent que l'Assemblée nationale vous vote. C'est ça, le but de l'exercice. C'est pour ça que je vous ai posé trois questions concernant les réclamations sur contrat au ministère des Transports, et toutes les questions que j'ai posées depuis le matin allaient dans la vérification de la façon dont vous dépensez l'argent qu'on vous vote, parce que vous nous demandez de l'argent. C'est ça, le but de l'exercice.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, nous sommes en train, aujourd'hui, de faire l'étude des crédits 1991-1992. C'est ça, l'exercice, aujourd'hui. On nous demande des réclamations de 1986-1987. On a eu l'occasion, depuis 1986-1987, aux engagements financiers, de vérifier comment nous avons dépensé les crédits des années 1986-1987, 1987-1988. C'est de cette façon-là que ça se fait.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: On n'attend pas de laisser passer trois ans pour après ça venir nous demander: Qu'est-ce que vous avez fait...

M. Garon: N'importe quand. Il n'y a pas de date.

M. Middlemiss: ...au moment où on est en train d'étudier les crédits de 1991-1992. Il y a un autre moyen. Je ne dis pas, Mme la Présidente, s'il n'y avait pas un autre moyen d'obtenir ces renseignements-là. Maintenant, ils ont eu le loisir de venir la faire, la vérification pendant ces années-là, et ils vont avoir le loisir de finir l'année 1990 que nous n'avons pas encore complétée. Nous sommes rendus au mois d'août 1990; on pourrait vérifier les crédits de l'an passé la prochaine fois. Pour les crédits de 1991-1992, au cours de l'année, nous pourrions vérifier de quelle façon nous avons dépensé les crédits que nous sommes en train d'étudier aujourd'hui, Mme la Présidente.

M. Garon: Mais ce n'est pas comme ça que ça marche.

M. Middlemiss: Il me semble que c'est une duplication...

M. Garon: Non, non, non!

M. Middlemiss:... que d'arriver ici, aux crédits, et de demander des engagements financiers qu'on aurait dû demander avant.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Ce n'est pas de ma faute, moi, Mme la Présidente, si on n'a pas bien fait notre travail dans le passé et qu'on n'a pas vérifié que ces crédits-là des années passées n'ont pas été bien dépensés; ce n'est pas de ma faute.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: C'est l'Opposition qui se réveille tout d'un coup, puis elle veut...

M. Garon: Pas du tout.

M. Middlemiss: Oui, oui. Ils nous posent des questions.

M. Garon: Non. Ce n'est pas comme ça que ça marche. Au fond, là...

M. Middlemiss: Oui. C'est comme ça que ça marche, madame.

M. Garon:... si vous m'aviez déjà répondu, vous seriez en droit de me référer à telle réponse que vous aviez déjà donnée. Vous n'avez jamais répondu à cette question-là et je vous la demande aujourd'hui pour voir de quelle façon vous dépensez l'argent qu'on vous vote et de quelle façon les sommes... Parce que, quand vous payez des réclamations, là, vous dépensez de l'argent du public. Alors, je vous pose des questions par rapport à l'argent du public que vous dépensez et, pour ça, il n'y a pas de date. Je pourrais même vous poser des questions sur les engagements de 1960, 1965, 1970; il n'y a pas de date dans les règlements de l'Assemblée nationale. J'ai le droit de vous poser des questions concernant n'importe quelle dépense du gouvernement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'essaie pas de brimer les droits du député de Lévis de poser des questions. Il peut les poser, les questions, sauf qu'il y a un exercice qui s'appelle "engagements financiers" qui se fait chaque année et que c'est à cet endroit-là qu'on pose les questions.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Si on ne les a pas posées, l'Opposition se réveille en 1991 et elle a oublié de poser des questions dans le passé.

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Je ne crois pas que ce soit à nous autres de commencer à retourner...

M. Garon: Ce n'est pas ça. Ce n'est pas de même que ça marche.

M. Middlemiss: Qu'on s'assure dorénavant... Moi, depuis que je suis ici, j'en ai fait deux, périodes, deux sessions d'engagements financiers, et j'ai déjà répondu. J'ai donné des réponses.

M. Garon: Non, pas là-dessus. Pas là-dessus.

M. Middlemiss: Oui. Bien oui, mais, si on ne me pose pas la question, Mme la Présidente, je ne peux pas répondre à des questions qu'on ne me pose pas! Mais on m'a posé des questions sur des...

M. Garon: Ha, ha, ha! Ça ne marche pas de même...

M. Middlemiss:... suppléments, des imprévus et des choses, et j'ai donné les réponses. Je les ai données, les réponses. Maintenant, si en cours de route on en a oublié, Mme la Présidente, je ne voudrais pas que ce soit encore nous autres qui soyons obligés de faire le travail de l'Opposition.

M. Garon: Vous avez l'article du règlement, Mme la Présidente.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, bien, selon l'article 211 du règlement, sur la pertinence lors de l'étude des crédits, la décision qui a été rendue par plusieurs présidents de commission, c'est que, lors de l'étude des crédits, la règle de la pertinence doit être appliquée avec moins de sévérité que lors de l'étude détaillée de projets de loi. Ainsi, les interventions des membres peuvent se rapporter à l'ensemble des activités d'un ministère, pour autant que ces interventions aient un lien avec un élément de programme.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, oui. Mais, Mme la Présidente...

M. Garon: C'est tout.

M. Tremblay (Rimouski):... je vais vous dire une chose: À chaque fin de session où on a regardé les crédits, on a dit: Les crédits ont été vérifiés, oui, à l'unanimité ou encore...

M. Garon: Ça ne fait rien...

M. Tremblay (Rimouski): ...sur division.

M. Garon: Non, non, mais ça ne fait rien.

M. Tremblay (Rimouski): Alors, ces crédits-là de 1985-1986 ont été vérifiés.

M. Garon: Non. On peut y retourner tant qu'on veut.

M. Tremblay (Rimouski): Ah bien, là, ça n'a plus de fin.

M. Garon: Non, mais c'est le règlement. On peut retourner n'importe quand sur les crédits. C'est pour ça qu'on dit: Vérifier...

M. Tremblay (Rimouski): On va retourner dans la période 1976 à 1985. On va vous en poser, des questions.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...regardez, je comprends qu'on peut poser des questions sur tous les programmes, mais sur les crédits 1991-1992. Là, on ne parle pas des crédits 1986-1987. On me parle des engagements financiers, des réclamations et il y a un exercice qu'on fait; on fait cet exercice-là. Chaque mois, il y a toutes les dépenses, les contrats de 25 000 \$ et plus; on l'a fait. Donc, ce n'est pas comme s'ils n'avaient pas l'occasion de le faire. Ils ont l'occasion de scruter ça à la loupe. Ici, maintenant, moi, je suis bien prêt à répondre à toutes les questions qui ont relation avec les crédits 1991-1992. Mais il me semble que, pour les engagements financiers du passé, si on a oublié de poser les bonnes questions au bon temps, je n'ai pas le temps de faire du rattrapage.

M. Garon: On vous a posé plusieurs questions auxquelles vous avez répondu, mais celle-là, vous n'y avez pas répondu. Pourquoi? Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Non, non!
(18 h 45)

M. Garon: Pour l'étude des crédits 1991-1992, on vous a posé la question 12: Pour chacune des réclamations adressées... Bon. On vous a posé la question pour l'étude des crédits 1991-1992. Vous avez répondu à plusieurs questions de même nature. Celle-là, je ne sais pas pourquoi, vous n'avez pas voulu y répondre.

M. Middlemiss: Excusez-moi, Mme la Présidente. C'est une question que vous avez

demandée aux engagements financiers du passé?

M. Garon: Non, c'est pour ceux de cette année.

M. Middlemiss: Mais est-ce qu'on ne les a pas...

M. Garon: Pour l'étude des crédits 1991-1992, on vous a fourni une liste de demandes.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: À la plupart des demandes, vous avez répondu; à celle-là, vous n'avez pas répondu.

M. Middlemiss: Bien oui, mais la question 12 est là.

M. Garon: Puis, les autres parlaient des années antérieures aussi et tout ça.

M. Middlemiss: On vous a donné la réponse. C'est ça que je vous dis, là.

M. Garon: Il n'y en a pas, de réponse.

M. Middlemiss: Bien oui! On vous a dit que les réclamations de 25 000 \$ et plus ont été étudiées aux engagements financiers, et nous sommes rendus aujourd'hui au no 47 de 1990. La prochaine fois, nous allons commencer à 47 de 1990 et nous allons continuer. À ce moment-là, vous poserez les questions sur les réclamations...

M. Garon: Non, non, mais...

M. Middlemiss: ...et je vous donnerai les réponses, comme j'ai fait dans le passé.

M. Garon: Dans l'étude préparatoire des crédits, on vous envoie une liste de renseignements qu'on a demandés. On vous l'avait demandé, celui-là, à l'étude des crédits 1991-1992, réclamations sur contrat. Vous ne voulez pas répondre, alors que vous dites: Il s'agit de demander ça aux crédits. Ce n'est pas de même que ça marche. C'est que, là, on a le droit de vérifier la façon dont vous dépensez votre argent. Vous demandez de l'argent pour des fins particulières; là-dedans, il va y avoir des réclamations à payer, puis on veut voir de quelle façon vous vous comportez par rapport à l'argent que vous dépensez.

On est en droit de demander ça. On n'a pas besoin d'attendre les crédits pour demander ça. Mais, là, vous en demandez, là-dedans, de l'argent d'avance. Là-dedans, vous allez prendre de l'argent pour payer des réclamations, là. Vous en avez là-dedans. Alors, bon, on a le droit de demander ces questions-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à ce moment-là, au moment de l'engagement financier pour des dépenses que nous allons faire dans l'année 1991-1992, ça sera dans un cahier, on posera les questions s'il y a eu des réclamations.

M. Garon: Non, il ne comprend pas.

M. Middlemiss: Dire aujourd'hui que, sur un tel projet, il va y avoir une réclamation et vous dire les montants, laissez-moi vous dire, hein, que, si j'avais une balle de cristal, une boule, je pourrais dire ça.

M. Garon: Ça n'est pas ça, l'affaire.

M. Middlemiss: Je ne serais certainement pas...

M. Garon: Justement, c'est parce que, là, vous demandez de l'argent, vous demandez des crédits. Là-dedans, il y a des crédits pour ces fins-là. Moi, je vous dis, quand je compare les chiffres des années, qu'on constate que ça vous coûte deux fois plus cher que ça nous coûtait en réclamations sous l'ancien gouvernement. Vous accordez davantage, en valeur, de demandes; même s'il y a moins de contrats, vous en accordez davantage. Je vous demande la ventilation de ce que vous avez accordé depuis 1986 pour pouvoir analyser ça. Pourquoi? Parce que, là, vous en demandez, de l'argent. Moi, je ne peux pas savoir comment vous allez le dépenser dans l'avenir. La seule base, c'est comment vous l'avez dépensé dans le cours des années passées. C'est pour ça que je vous demande ça, pour regarder comment vous l'avez dépensé. Je ne présume pas de quelle façon vous l'avez dépensé; je vous demande ces questions-là justement pour pouvoir le regarder. Puis, si j'ai d'autres questions à poser, je vais les poser aux engagements financiers. Mais c'est exactement pour ça, l'étude des crédits, pour analyser le comportement du ministère en fonction de l'utilisation des sommes que vous demandez. C'est ça, le but de l'exercice.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je comprends que le député peut poser des questions, mais il fait des énoncés dans sa question indiquant que...

M. Garon: Il a quelque chose à cacher.

M. Middlemiss:... lui a déjà établi que les montants étaient dépensés. Maintenant, si la source de ses renseignements est aussi bonne que la source des renseignements qu'il nous a donnés ce matin concernant les diminutions du programme 1991-1992, j'aimerais bien savoir où le député de Lévis a pris ses sources, parce que la programmation de 1991-1992 en région n'est dans aucun document qui a été remis au député de

Lévis, aucun document. Donc, c'est sur quelle base? Quels sont les chiffres que le député de Lévis, Mme la Présidente, a utilisés pour nous donner, ce matin, une litanie de coupures ici et de coupures là?

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Moi, je l'ai.

M. Garon: Ce n'est pas à moi, c'est vous qui êtes là pour répondre.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est à vous à répondre aux questions.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça, là, c'est un peu...

M. Garon: Ah, ça viendra un jour qu'on aura à répondre aux questions, mais là c'est vous.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est qu'il fait des énoncés, il fait des choses, comme il nous a fait ce matin, mais d'où viennent les chiffres? La programmation régionale n'existe pas en tant que telle. Elle existe par comté, ainsi de suite. Mais d'où vient la base de toute cette litanie qu'on nous a donnée ce matin? D'où vient cette base dans chaque... D'où ça vient?

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: Donc, sur ce, Mme la Présidente...

M. Garon: Je peux même vous donner des chiffres pour 1991-1992, si vous voulez. Je les ai.

M. Middlemiss: Oui, hein? Quel budget, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais avant, M. le député de Deux-Montagnes.

M. Middlemiss: Non, bien, Mme la Présidente, qu'on nous les donne, là. Tu sais, c'est facile, là.

M. Garon: Non, non. Je ne suis pas là pour répondre à vos questions; je suis là pour vous poser des questions.

Des voix: Ha!

M. Middlemiss: Je dois dire, Mme la Présidente, que ça fait 20 minutes et qu'il me semble qu'il serait important qu'on adopte les crédits.

Des voix: Oui.

M. Garon: Non, mais j'ai demandé une question précise au ministre concernant les réclamations sur contrat. J'ai posé une question précise, là, et je suis en droit de poser cette question-là. Alors, je demande au ministre s'il veut nous fournir des renseignements ou non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je vous l'ai indiqué ça fait un bon 10 minutes...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que le ministre a répondu à la question.

M. Middlemiss:... je vais donner les renseignements aux engagements financiers. Ceux du passé ont été donnés lorsque la question a été posée.

M. Garon: Ah, ça ne marche pas comme ça.

M. Tremblay (Rimouski): Le présent! Le présent!

M. Garon: Je regrette, le règlement de l'Assemblée nationale...

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre a...

M. Garon: On a le droit de poser des questions. Parfait!

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

M. Garon: Vous avez choisi votre terrain? Moi, je suis capable de jouer des parties sur n'importe quel terrain. Mais vous le regretterez, par exemple.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, moi aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, vous avez posé une question, le ministre a répondu...

M. Garon: Parfait!

La Présidente (Mme Bélanger):... de la façon qu'il croyait bon de répondre.

M. Garon: Alors, il répondra à l'Assemblée nationale. Ça va être plus pénible.

La Présidente (Mme Bélanger): Que vous ne soyez pas satisfait de la réponse du ministre, dommage, mais la réponse est donnée et nous sommes rendus à l'adoption des crédits.

M. Garon: Alors, il faudrait appliquer le vieil adage juridique du Moyen Âge: La torture interroge et la douleur répond.

Des voix: Ha, ha, ha!

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le mandat de la commission était d'étudier le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. Est-ce que les crédits du ministère des Transports, programme 2, sont adoptés?

Des voix: Adopté.

M. Garon: Vote enregistré.

M. Tremblay (Rimouski): Hein!

La Présidente (Mme Bélanger): Vote enregistré.

Une voix: Ah bien!

M. Garon: Il y a assez de baisse dans vos régions, vous allez au moins vous mouiller.

M. Tremblay (Rimouski): Ah bien, ça, ça ne nous gêne pas.

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le secrétaire, appelez le vote.

Le **Secrétaire:** Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Des voix: Hein? Ah! Hein?

Le **Secrétaire:** M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Pour.

Le **Secrétaire:** M. Camden (Lotbinière)?

M. Camden: Pour.

Le **Secrétaire:** M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Pour.

Le **Secrétaire:** M. Thérien (Rousseau)?

M. Thérien: Pour.

Le **Secrétaire:** M. Tremblay (Rimouski)?

M. Tremblay (Rimouski): Pour.

Le **Secrétaire:** M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Contre.

M. Tremblay (Rimouski): Hein!

Une voix: Voyons donc!

Le Secrétaire: Cinq pour, un contre, une abstention, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les crédits sont adoptés sur division. Maintenant, l'ensemble des crédits du ministère est adopté?

Des voix: Oui.

M. Garon: Vote enregistré.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Le même vote?

Des voix: Même vote, Mme la Présidente.

Le Secrétaire: On reconduit le vote?

M. Garon: Non. J'aime autant donner la chance à chacun de s'exprimer.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Nous, on est pour l'efficacité, alors...

M. Garon: Il nous reste deux minutes. On a le temps de le prendre, le vote.

Une voix: On consacrerait ces deux minutes à autre chose.

M. Garon: Je veux donner la chance aux députés de défendre leur région.

Une voix: Bien oui!

Le Secrétaire: M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Pour.

Le Secrétaire: M. Camden (Lotbinière)?

M. Camden: Pour.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Pour.

Le Secrétaire: M. Thérien (Rousseau)?

M. Thérien: Pour.

Le Secrétaire: M. Tremblay (Rimouski)?

M. Tremblay (Rimouski): Pour.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Contre.

Des voix: Pour!

Le Secrétaire: Cinq pour, un contre, une abstention, Mme la Présidente.

M. Tremblay (Rimouski): T'avais raison, il ne comprend pas.

Une voix: Non.

M. Tremblay (Rimouski): Il faut lui expliquer longtemps.

Une voix: Mme la Présidente, je veux faire...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît! Voulez-vous, s'il vous plaît, être un petit peu plus sages? Les crédits sont adoptés.

M. Garon: Sur division.

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

M. Middlemiss: Oui, très court. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci aux membres de la commission, merci au critique de l'Opposition pour l'exercice que nous avons fait aujourd'hui, et nous aurons certainement l'occasion de répondre aux questions que pourrait avoir le député de Lévis au moment des engagements financiers. Merci aussi au personnel; je remercie mon personnel pour m'avoir supporté aujourd'hui dans cet exercice des crédits.

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

M. Garon: Je n'ai rien à ajouter, Mme la Présidente.

Une voix: Non!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on souhaite...

M. Garon: Je remercie les gens qui sont venus ici faire leur travail et j'aurais souhaité avoir plus de réponses, mais on aura d'autres forums pour poser d'autres questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à tous et à chacun, bonne fin de semaine et merci de votre collaboration. La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 55)