



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports, secteur voirie (2)

Période: Décembre 1990 à avril 1991

Le mercredi 14 août 1991 - No 98

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

# Débats de l'Assemblée nationale

## Table des matières

Décembre 1990 (suite)	CAE-5981
Janvier 1991	CAE-5995
Février	CAE-6026
Mars	CAE-6041
Engagements en suspens	CAE-6057
Avril	CAE-6059

## Intervenants

M. Réal Gauvin, président  
Mme Christiane Pelchat, présidente suppléante  
M. Réjean Doyon, président suppléant

M. Robert Middlemiss  
M. Jean Garon  
Mme Pierrette Cardinal  
M. Francis Dufour  
M. Albert Khelfa  
M. Gérard R. Morin  
Mme Louise Bégin  
M. Lewis Camden  
Mme Denise Carrier-Perreault

**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 106  
Québec, (Québec) 161. 418-643-2754  
G1R 6P3 télécopieur: 418-528-0361

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1782

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0623-0102

Le mercredi 14 août 1991

## Vérification des engagements financiers

(Neuf heures quarante-quatre minutes)

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, est-ce qu'on est prêt?

**M. Middlemiss:** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Gauvin):** Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, et nous étions rendus à... Excusez-moi, je vais demander au secrétaire s'il y a des remplacements.

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Bradet (Charlevoix) remplacera M. Charbonneau (Saint-Jean), Mme Bégin (Bellechasse) remplacera M. Maciocia (Viger), M. Khelfa (Richelieu) remplacera M. Thérien (Rousseau) et M. Doyon (Louis-Hébert) remplacera M. Tremblay (Rimouski).

## Décembre 1990 (suite)

**Le Président (M. Gauvin):** Et je disais qu'on en était rendu aux engagements de décembre 1990, à l'engagement 99 qui avait été débattu. Est-ce que l'engagement est vérifié?

**M. Garon:** Le ministre était en train de donner sa réponse à la question qu'on lui avait posée sur l'engagement 99.

**Le Président (M. Gauvin):** La question était?

**M. Garon:** C'est concernant un supplément.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** J'avais donné les montants et il me restait seulement à indiquer qu'une partie de ces montants-là était due aux variations de quantités, un somme de 323 960,61 \$, et l'autre montant dû à des imprévus, 120 495,80 \$.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 99 est vérifié?

**M. Garon:** Là, on n'est pas dans du vieux. Pourquoi les quantités ont varié?

**M. Middlemiss:** Je peux vous le donner: des déblais de deuxième classe; à certains endroits, on a été obligés d'excaver à une profondeur supérieure à un mètre sous la ligne d'infrastructure

à cause de la présence de matériaux instables, débris végétaux, terre organique, le tout suite à une recommandation du service d'assurance-qualité. La construction d'une rampe au-dessus du pipeline de TNPL a obligé à excaver des quantités supplémentaires. Du déblai supplémentaire a également été effectué entre les voies rapides et entre le fossé extérieur de l'emprise de l'autoroute. Ça, c'est pour un montant de 188 600 \$.

**M. Garon:** C'est correct.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 99 vérifié?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 100.

**M. Garon:** Même question concernant l'engagement 100 où il y a un supplément de 46 756 \$ pour porter le contrat à 186 756 \$ "pour des travaux de modifications au poste de contrôle routier situé sur l'autoroute 55 dans la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès."

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Oui, tel qu'indiqué, M. le Président, les variations des quantités, c'est pour une somme de 11 304,50 \$. Les travaux non prévus approuvés: 47 111,50 \$. Variation des transports: 103,43 \$ et ajustement dû au décret: 487,02 \$. Ça fait un total de 59 006 \$, mais on avait prévu dans le contrat original les 10 % qui étaient 12 249 \$; donc, la demande est pour 46 756,95 \$. Variations de quantités: excavation de deuxième classe pour ouvrage d'art, 125 mètres cubes pour une somme de 11 304,50 \$. Excusez, 11 304,50 \$, c'est excavation de deuxième classe pour ouvrage d'art, enlèvement du revêtement bitumineux, compactage du sol naturel et du fond de coupe, emprunts classe A: 80 tonnes de plus, granulats concassés calibre 56-0 plus 205 tonnes, granulats concassés calibre 20-0 plus 175 tonnes, enrobé bitumineux MB-2 plus 38 tonnes, enrobé bitumineux MB-4 plus 30 tonnes. Ceci est pour les variations de quantités. Travaux imprévus: 47 111,50 \$. Modifications au bâtiment.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 100 est vérifié. J'appelle l'engagement 101.

**M. Garon:** Même question concernant le dépassement de 28 456 \$ pour porter le contrat à 152 856 \$ "pour les travaux de terrassement, de drainage, de revêtements souples, d'éclairage et de modification au poste de contrôle existant sur la route 112, dans la municipalité de Deauville village", sur une longueur de 340 mètres.

**M. Middlemiss:** Le contrat original était pour 113 046,20 \$. L'imprévu ajouté, à ce moment-là, était de 11 353 \$. La demande est une variation des quantités pour 24 730,76 \$. Travaux non prévus: 14 369,50 \$. Ajustement des taux de transport: 219,16 \$. Indexation au décret de la construction: 490,99 \$. Donc, le total de la variation, est de 39 810,41 moins la disponibilité de 11 353 \$, ce qui fait une demande de 28 456,61 \$.

Montant dû aux travaux imprévus...

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 101 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. J'appelle l'engagement 102.

**M. Garon:** À 102, il y a un gros dépassement ici de 1 583 000 \$ pour porter le contrat à 9 831 000 \$, ça, ça veut dire après les imprévus qui devaient être autour de près de 900 000 \$ ou de 800 000 \$ et quelques. Je voudrais savoir le coût initial du "contrat pour la réfection de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain) incluant des travaux de réparation des structures (tablier, colonnes, joints de dilatation), de réparation et de modification du système de drainage ainsi que divers travaux du boulevard Saint-Michel à la rue Papineau, dans la municipalité de Montréal." C'est un dépassement considérable.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, oui.

**M. Middlemiss:** Ce projet-là, c'est dans du vieux. Tel que nous l'indiquons à chaque fois que nous avons un contrat de cette nature, la raison principale de l'augmentation des coûts est le fait qu'on travaille dans du vieux et que, lorsqu'on réussit à démolir, défaire ce que nous voulons réparer, nous nous apercevons que c'est pire que prévu. Donc, nous sommes obligés d'ajouter des quantités et aussi, des fois, de faire des travaux qui n'étaient pas prévus.

Dans le cas présent, c'est des travaux imprévus qui est la somme la plus importante dans ce contrat-là, c'est pour une somme de 2 099 285 \$. On peut essayer de vous donner un...

**M. Garon:** Le contrat initial était de combien?

**M. Middlemiss:** 7 498 487,30 \$, avec imprévus et variations de 749 512,70 \$, pour un total de 8 248 000 \$. La présente demande, c'est variations des quantités, 190 269,71 \$. Travaux imprévus, comme je le mentionnais tantôt, de 2 099 285,52 \$. Indexation imputable au réajustement apporté au décret relatif à l'Industrie de la construction, 43 000 \$. Une variation totale du contrat de 2 332 555,23 \$ moins la disponibilité de 749 000 \$ déjà prévue, ça nous fait une demande de 1 583 042,53 \$.

Donc, dans les travaux non prévus, je vais vous donner peut-être les plus gros montants. Je peux tous vous les donner: éclairage temporaire, 22 000 \$; excavation de première classe pour regards, 13 000 \$; les boucles de détection, 26 000 \$...

**M. Garon:** Mais les gros montants là?

**M. Middlemiss:** Les gros montants?

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** 122 000 \$ pour le scellement des surfaces; réparations M 5...

**M. Garon:** Parce qu'il y a 2 100 000 \$...

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

**M. Garon:** ...d'imprévus et dépassements.

**M. Middlemiss:** Oui. 617 440 \$ pour des réparations M-5. Donc, c'est un peu comme je disais hier: M-5, M-6, ça dépend de la condition du béton; lorsqu'on le casse, on s'aperçoit que, près de l'armature, il faut en mettre plus. Donc, ce n'était pas prévu, 617 000 \$. Et l'autre, imperméabilisation des dalles pour 797 306 \$. Donc, ça, c'est les gros montants sur les 1 548 000 \$.

**M. Garon:** O.K.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement...

**M. Garon:** Est-ce que je pourrais avoir une copie de l'avenant, s'il vous plaît, pour les dépassements de coûts, imprévus et dépassements?

**M. Middlemiss:** Oui, on va vous donner ça.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 102 vérifié sous réserve de...

**M. Garon:** Non, non. De la copie de l'avenant, oui.

**Le Président (M. Gauvin):** C'est ça. L'engagement 102 étant vérifié, on appelle l'engagement 103.

**M. Garon:** À 103, même question. Il s'agit d'un dépassement de 775 000 \$ pour porter le contrat à 6 398 000 \$. Encore des travaux de la rue Saint-Hubert à la rue Waverly, dans la municipalité de Montréal, comté de Crémazie.

**M. Middlemiss:** Dans ce cas-ci, le contrat original était pour 5 111 825, 50 \$, imprévus de 511 174, 50 \$, pour un total de 5 623 000 \$. Variations de quantités, c'est en moins, on a un crédit de 195 354 \$. Travaux imprévus, 1 456 470, 06 \$. Indexation imputable au décret, 25 000 \$, pour un total de 1 286 506, 61; moins les 611 174, 50 \$ de disponibilité, ça nous fait un montant de 775 332, 11 \$. Et les sommes majeures, c'est encore réparations M-5, 275 000 \$, Imperméabilisation des dalles, 435 000 \$, asphalte 417 000 \$. Ce sont les gros montants. Il y en a d'autres pour 14 059 \$. Mais 275 000 \$, 435 000 \$ et 417 000 \$.

**M. Garon:** Pardon? Comment ça se fait qu'il y a des travaux imprévus d'asphalte alors que c'est la réfection d'une autoroute?

**M. Middlemiss:** On a changé le type d'asphalte après le contrat pour se donner un asphalte qui ait plus de résistance et le moins d'orniérage possible. Donc, c'est une augmentation parce qu'on a augmenté la qualité de l'asphalte pour s'assurer de ne pas avoir d'orniérage.

**M. Garon:** Pourquoi cela n'a pas été prévu à l'appel d'offres? Regardez le nombre de travaux que vous faites là et tout ça. Ça l'air improvisé à la dernière minute de changer le type d'asphalte, alors que c'est le boulevard Métropolitain dans son ensemble. Est-ce qu'il y a rien que ce bout-là qui va avoir ce type d'asphalte là? Les camions pesants ne doivent pas passer rien qu'à un endroit particulier.

**M. Middlemiss:** Non. C'est un nouveau mélange. Il me semble qu'avant ces travaux-là, de l'année 1990, on avait d'autres mélanges d'asphalte qu'on utilisait. La demande de soumissions a été faite au printemps. Ce mélange-là, celui qu'on a utilisé, a été fait seulement après la demande de soumissions. On ne pouvait pas prévoir, à ce moment-là, de l'utiliser et, à cause des propriétés de ce mélange-là, on a jugé à propos que c'était dans le meilleur intérêt de faire ça immédiatement pour s'assurer d'avoir moins d'orniérage sur notre réseau routier et on a payé le prix.

On aurait payé le prix quand même. Si le mélange avait été connu avant la demande de soumissions, on aurait exigé que les entrepreneurs nous mettent une asphalte de cette qualité-là et on aurait payé le prix à ce moment-là.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y en a plusieurs qui

font ce type d'asphalte là?

**M. Middlemiss:** Ces mélanges-là, M. le Président, sont disponibles à tout le monde et les gens qui sont dans l'asphalte peuvent faire ces mélanges-là. Ils ont tout l'équipement nécessaire pour le faire. On change les ingrédients.

**M. Garon:** C'est curieux, quand même, que, sur le boulevard Métropolitain...

**M. Middlemiss:** C'était nouveau pour eux.

**M. Garon:**... on n'a pas prévu le type d'asphalte. On change de type d'asphalte en cours de contrat.

**M. Middlemiss:** Regardez. M. le Président, il semble que nous avons appris en évoluant, en faisant les travaux. C'est qu'on avait des mélanges...

**M. Garon:** Oui, mais on est sur le boulevard Métropolitain. C'est un boulevard qui existe depuis plusieurs dizaines d'années. On est en train de le réparer par tronçons. On arrive dans le tronçon, le type d'asphalte est un imprévu. Moi, j'ai de la misère... Je ne comprends pas, je vais vous le dire bien franchement, et il n'y a pas un être Intelligent qui peut comprendre ça, non plus. Le boulevard Métropolitain a telle longueur. Pourquoi à un bout ce soit arrivé comme imprévu le type d'asphalte? Le camion qui passe ne passe pas juste là. Ceux qui peuvent faire de l'orniérage, ils passent sur le boulevard au complet. Pourquoi ils ont changé le type d'asphalte sur ce bout-là? Vos explications...

**M. Middlemiss:** Tous les contrats en 1990 ont utilisé le même mélange. C'est ça que je vous dis là. C'est qu'on n'a pas pu le faire en 1989 parce qu'on n'avait pas ce mélange d'asphalte. Mais, entre-temps, on a développé un nouveau mélange qui nous donnerait une meilleure résistance, une meilleure endurance et on a dit: Le coût-bénéfice d'augmenter le prix de l'asphalte va être avantageux. C'est qu'on n'aura plus d'orniérage sur la route.

**M. Garon:** C'est une nouvelle invention d'asphalte, un asphalte qui n'existait pas avant?

**M. Middlemiss:** Non. Regardez, c'est que les gens ont travaillé sur des mélanges pour avoir moins d'orniérage.

**M. Garon:** Est-ce que c'est un nouveau type d'asphalte qui n'existait pas avant?

**M. Middlemiss:** Il n'était pas disponible ici. La façon dont les choses évoluent, M. le Président, c'est que, lorsqu'on utilise certains matériaux, on s'aperçoit qu'il y a des problèmes. À ce

moment-là, on cherche pour tenter d'éliminer ces problèmes.

**M. Garon:** O. K.

(10 heures)

**M. Middlemiss:** Donc, on avait beaucoup d'orniérage dans les mélanges au Québec et, en regardant le volume de circulation, la charge de cette circulation, on a dit: Ça nous prend un mélange qui aura plus de résistance, qui aura moins de possibilités d'orniérage et ce mélange-là nous est arrivé au printemps, après la demande de soumissions, mais on l'a mis sur toute l'auto-route 40, pas seulement-là, dans les contrats qu'on a exécutés en 1990.

**M. Garon:** Ça veut dire que ce qui a été fait avant ce contrat-là, ce n'est pas ce type d'asphalte là, c'est l'ancien type d'asphalte.

**M. Middlemiss:** C'est l'ancien. C'est ça.

**M. Garon:** Ça veut dire que vous dites que l'ancien type d'asphalte est susceptible de subir l'orniérage davantage que celui que vous avez décidé de mettre à partir de telle date.

**M. Middlemiss:** Oui. C'est exactement ça et c'est pour ces raisons que nous avons changé. On a dit: On vient de trouver un mélange qui devrait avoir plus de résistance et, à ce moment-là, en connaissance de cause, Je pense qu'on serait pointés du doigt de ne pas utiliser ce qui est disponible, surtout si c'est pour avoir une meilleure performance.

**M. Garon:** Maintenant, est-ce que vous spécifiez ce type d'asphalte sur tous les autres travaux qu'il y a sur le boulevard Métropolitain?

**M. Middlemiss:** Oui. Maintenant, oui, à cause du volume, des charges et tout ça sur le boulevard Métropolitain.

**M. Garon:** Est-ce que je pourrais avoir une copie de l'avenant, s'il vous plaît?

**M. Middlemiss:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'engagement 103 est vérifié sous réserve...

**M. Garon:** Le mélange a été mis au point par qui? Qui a mis le mélange au point? Le nouveau mélange d'asphalte? C'est Beaver Asphalte?

**M. Middlemiss:** Juste pour éclaircir un peu, M. le Président...

**Le Président (M. Gauvin):** Oui.

**M. Middlemiss:**... c'est qu'on parle ici de

417 000 \$ pour l'asphalte, mais on a eu un crédit. Le coût original était de 300 000 \$. Donc, on a eu un crédit de 300 000 \$ parce que le coût de l'asphalte qu'on avait prévu, on l'a enlevé, mais on a fait un nouvel avenant pour 417 000 \$. Donc, le coût additionnel est 117 000 \$.

**M. Garon:** Qui a mis le mélange au point?

**M. Middlemiss:** Le laboratoire central du ministère.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 103, vérifié?

**M. Garon:** Est-ce que vous avez un rapport sur ce type d'asphalte nouveau? Est-ce que vous avez un rapport, au ministère, sur ce nouveau type d'asphalte que vous avez spécifié dans cet Imprévu qui a occasionné un dépassement?

**M. Middlemiss:** Oui. On m'indique qu'il y a un rapport. Est-ce que vous...

**M. Garon:** J'aimerais ça en avoir une copie si possible.

**M. Middlemiss:** Oui. Je vais vous en faire parvenir une copie.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Gauvin):** Mme la députée de Châteauguay.

**Mme Cardinal:** Merci, M. le Président. Juste pour mon Information personnelle, dans vos nouvelles technologies au niveau de l'asphalte, est-ce que vous avez pensé à utiliser le ciment? On dit que c'est beaucoup plus solide, beaucoup plus résistant, avec une durée plus longue. Est-ce qu'il y a une possibilité éventuellement d'utiliser une technologie avec la base étant le ciment?

**M. Middlemiss:** Je dois dire que oui, on regarde ça de ce temps-ci, maintenant, parce que... Mais le béton-ciment, c'est vrai que c'est plus dispendieux, le coût Initial, sauf que, dans certaines circonstances, à certains endroits, c'est peut-être avantageux d'utiliser le béton armé. Et on en a, des routes ici, au Québec, plusieurs, qui ont été construites de cette façon-là. Nous regardons cette forme-là, mais, dans le moment, je pense que nous utilisons encore la méthode qui nous semble la plus économique.

**M. Garon:** Vous dites: Plus économique. Le ciment, ça serait un contenu québécois à peu près à 100 %, à ce moment-là, sauf le pétrole pour faire du ciment. L'asphalte, il a un contenu

québécois qui est moins grand à cause de la quantité de pétrole qui va là-dedans.

**M. Middlemiss:** On m'indique, M. le Président, que, premièrement, dans l'asphalte, le contenu québécois est de l'ordre de 80 %. Il y a seulement le bitume qui vient de l'extérieur. Tous les autres ingrédients sont disponibles, ici, au Québec. Le problème aussi, ce n'est pas un problème, mais les choses qu'on peut rencontrer avec le béton armé, c'est que le coût d'entretien devient plus élevé. Lorsqu'on fait des réparations, ça prend plus de temps. L'asphalte, on peut poser ça et, pas longtemps après, on peut l'utiliser. Mais je dois vous assurer que j'ai rencontré personnellement des gens qui sont dans la vente du ciment, du béton, et ils font leur lobby. Nous allons regarder dans certains cas où, peut-être, ce serait plus avantageux d'utiliser le béton armé, parce qu'on va utiliser le coût-bénéfice si on s'aperçoit que le coût initial est plus élevé, mais que la longueur de vie de la route compense pour ça. Nous allons regarder ça de façon plus précise dorénavant et où on juge à propos que c'est avantageux nous allons utiliser cette méthode.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir, pour les travaux de réfection du boulevard Métropolitain, depuis que les travaux ont commencé, je pense que c'est en 1989...

**M. Middlemiss:** 1989.

**M. Garon:**... le coût prévu pour chacun des tronçons? Toute la réfection en 1989, 1990, 1991, combien ça devait coûter? Combien ça a coûté après les imprévus et combien ça a coûté après les dépassements pour chacun des contrats? J'aimerais avoir le coût initial, les Imprévus et les dépassements pour avoir un portrait global de l'ensemble. Ça ne doit pas être bien compliqué, ça.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est tout dans les engagements qu'on a soumis à date.

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est tout dans les engagements. Ce que le député nous demande de faire, c'est une compilation des choses qu'on lui a déjà remises.

**M. Garon:** C'est ça. Bien, je pense que ça intéresse le public de savoir combien a coûté la réfection du boulevard Métropolitain. Moi, je comprends que vous êtes dans du vieux. Tout le monde qui a travaillé dans du vieux sait qu'à un moment donné, quand tu enlèves une planche dans une maison de la place Royale ou quelque chose comme ça et que, en dessous, il y a eu une infiltration d'eau, il y a du pourri, il faut

que tu en remplaces deux. Tout le monde sait que de travailler dans du vieux... Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est de voir l'ensemble des coûts du boulevard Métropolitain, ce que ça devait coûter, les imprévus qui se sont ajoutés et les dépassements pour chacune des années, depuis le début des travaux. Ce n'est pas une très grosse... Vous devez avoir ça, d'ailleurs.

**M. Middlemiss:** Je peux vous dire que, présentement, c'était prévu à 62 000 000 \$ avec la surveillance et nous sommes rendus à 84 000 000 \$. Ça va finir à 84 000 000 \$.

**M. Garon:** Après les imprévus, ça.

**M. Middlemiss:** Tout, tout. Incluant tout, tout, tout.

**M. Garon:** Le contrat initial était de combien?

**M. Middlemiss:** Bien, on avait prévu 62 000 000 \$ avec la surveillance.

**M. Garon:** Cette année.

**M. Middlemiss:** Non, non. Il était prévu 62 000 000 \$ pour les travaux sur le boulevard Métropolitain, avec la surveillance, et nous prévoyons que ça va nous coûter, avec la surveillance, 84 000 000 \$. Donc, c'est 22 000 000 \$ de plus, ce qui fait 33 %.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut l'avoir?

**M. Middlemiss:** Mais il y avait d'autres travaux qui ont été faits dans la région de Montréal sur la 20, mais, là, on parle de la 40 seulement.

**M. Garon:** Oui, oui, la 40 et la 20, les deux.

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

**M. Garon:** Les travaux de réfection de...

**M. Middlemiss:** Bien, oui, mais vous m'avez demandé le boulevard Métropolitain, ça, c'est la 40. Il faudrait que je regarde pour la 20.

**M. Garon:** Oui, oui, mais c'est parce que...

**M. Middlemiss:** On va vérifier. C'est peut-être un tableau qui est disponible, mais je peux vous dire que, pour la 40, c'est 62 000 000 \$, 84 000 000 \$.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait l'avoir par tronçon, tel bout, tel bout, tel bout, pour avoir la suite? Le total, ça fait tant.

**M. Middlemiss:** Oui, mais vous me demandez

de faire des travaux...

M. Garon: Ce n'est pas une grosse compilation.

M. Middlemiss: Bien, oui, mais ça veut dire qu'il va falloir avoir quelqu'un qui va s'asseoir là et qui va faire ces compilations-là quand c'est déjà dans le livre, tu sais.

M. Garon: Moi, Je suis étonné même que vous me disiez ça. Ça devrait être déjà fait. Imaginez-vous quelqu'un qui fait des travaux de cette ampleur et qui n'a pas la compilation des coûts! Bien, si vous ne l'avez pas, il y a des gens maudttement incompétents dans votre ministère. Si vous ne l'avez pas, droit là, combien ça vous a coûté, les Imprévus et les dépassements, il y a quelque chose. Moi, je demanderais des comptes, être dans ce ministère-là. Je dois vous dire qu'il y a des gens qui ajusteraient leurs lumières et qui auraient les trous devant les yeux.

M. Middlemiss: M. le Président, ce n'est pas...

M. Garon: Il y a des limites, maudit! On ne sait jamais, il faut toujours "gosser" les renseignements. C'est le public qui paie et on parle pour le public nous autres.

M. Middlemiss: M. le Président, on va mettre les choses claires. C'est que tous ces renseignements-là ont été disponibles. Ils sont dans les engagements financiers. Alors, pourquoi ils ne pourraient pas, de leur côté, faire ces compilations-là? C'est eux qui veulent avoir ça, tu sais.

M. Garon: Regardez, le député de Charlesbourg...

M. Middlemiss: Non, non, moi, je suis bien prêt.. La députée de Châteauguay a posé la question concernant l'utilisation de béton armé au lieu de béton bitumineux. Ce n'est pas la même chose que de commencer à nous demander de faire une compilation quand les données sont toutes là, disponibles.

M. Garon: Vous ne voulez pas la faire?

M. Middlemiss: Non, je n'ai pas dit que je ne voulais pas la faire.

M. Garon: O. K. Je vais vous dire...

M. Middlemiss: J'ai dit que j'étais pour voir...

M. Garon: On vient d'avoir des élections partielles, hein? Le député de Charlesbourg a dit

que le monde est mécontent parce qu'il paie des taxes. Une des raisons pour lesquelles H paie beaucoup de taxes, c'est parce qu'il y a des dépassements. On pose des questions pour le public qui se pose des questions, puis Il est enragé et tout le monde a commenté actuellement le résultat des élections dans Montmorency en disant quoi? Le monde est écœuré de payer. Puis on pose des questions au nom du public qui est écœuré de payer. On demande tout simplement combien ça vous a coûté, quels ont été les imprévus et quels ont été les dépassements. On est en droit d'avoir ça. Va-t-il falloir vous "gosser" des réponses pendant une demi-heure ou si vous êtes prêt à dire oui? Puis on va passer à d'autres choses.

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

M. Middlemiss: Je vais revenir. Tout ça est là et, remarquez bien, les questions qu'on a aux engagements financiers, c'est tout sur les tronçons sur l'autoroute 40, sur l'autoroute 20. On me demande: C'est combien le contrat original, combien les imprévus, combien les suppléments? Je le donne par tronçon. Donc, je viens de lui donner ça. Je lui donne, je lui dis que je vais lui envoyer l'avenant. Quoi de plus, M. le Président? Là, ce n'est pas que Je refuse de donner, non, non. Il me semble qu'il va falloir qu'on soit juste dans tout ça. Les documents sont là et je lui donne les réponses. S'il lui faut ses réponses, ça va être tout dans le Journal des débats, ça va être tout inscrit, ce que j'ai dit.

M. Garon: Voyez-vous, moi, je peux la faire, la compilation, et dire: C'est tant, puis après ça vous allez chaler. Je vous demande votre compilation officielle, à vous.

M. Middlemiss: Mais faites-la comme Il faut.

M. Garon: Non, non, je vous la demande, votre compilation officielle.

M. Middlemiss: Vos compilations sont fausses.

M. Garon: Ce n'est pas votre argent, ce n'est pas mon argent; c'est l'argent du public qui paie. Ça devait coûter combien? Il y a eu des imprévus de combien et des dépassements de combien? C'est le député de Dubuc qui me suggérait ça. Il m'a dit: Moi, J'aimerais ça qu'on ait l'ensemble. Il me disait ça tantôt: On a ça par petits bouts, ce serait peut-être bon d'avoir l'ensemble.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il a raison. J'ai dit: Quand on va arriver au dernier dépassement, avant de passer à d'autres choses, je vais le demander au minis-

tre. C'est lui qui m'a suggéré ça. J'ai dit: Voulez-vous le demander? Il m'a dit: Non, vous êtes dedans, demandez-le donc. Il a raison et je trouve que c'est une question intelligente. Voyez-vous, je ne veux même pas en avoir le crédit.

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Il faut remettre à César ce qui appartient à César. En politique, il y a assez de vautours, de siphonner les idées des autres. Je le sais.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, en réponse aux questions du député de Dubuc.

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Qui a posé sa question par l'entremise du député de Lévis.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, c'est ça.

**M. Middlemiss:** M. le Président, il me semble qu'on m'a demandé, sur la 40, quels étaient les coûts prévus et où ça va finir. J'ai dit 62 084 000 \$. Donc, je viens de donner le coût global. Entre-temps, le député de Lévis m'a posé des questions sur tous les tronçons. Je lui ai donné en détail, pour chacun, le coût, les imprévus, les travaux imprévus, les quantités supplémentaires. Je lui ai tout donné ça. Il l'a, ça. Il me semble que je le lui ai donné. Je vais regarder et, si on a quelque chose qu'on peut vous remettre, on va faire le travail pour vous autres si vous n'êtes pas capables de le faire. Mais vous me posez des questions et je vous donne les réponses; c'est à vous de faire la compilation des réponses que je vous donne.

**M. Garon:** C'est vous qui avez les chiffres officiels.

**M. Middlemiss:** Mais je vous les ai donnés.

**M. Garon:** Vous, quand vous parlez, vous parlez officiellement au nom du ministère. Je vous dis: Est-ce qu'on peut avoir la compilation de la réfection des autoroutes 40 et 20 dans la région de Montréal? Ça a coûté combien pour chacune des années? Ça devait coûter combien? Il y a eu des imprévus de combien et des dépassements de combien? Autrement, on pourrait en faire une et dire: Voici comment c'est arrivé, ça a été ça, le résultat. On vous demande la compilation officielle pour que personne ne s'obstine sur les chiffres, on va prendre les vôtres.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 103 est vérifié, sous réserve, M. le député de Lévis, de fournir les avenants?

**M. Middlemiss:** Les avenants, on les a tous fournis. On m'indique qu'en 1989 tous les avenants sur ces contrats-là ont été fournis.

**M. Garon:** Non, non, ce n'est pas la question. Les avenants, vous avez dit oui.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, mais c'est là que vous allez avoir la compilation, vous avez tous ces chiffres-là. Pourquoi avoir ces choses-là? M. le Président, comme je l'indique...

**M. Garon:** O. K. Pour 1989-1990...

**M. Middlemiss:**... on va regarder et, si on a un tableau disponible qui pourrait donner les détails que le député de Lévis veut avoir, mais qu'il ne veut pas prendre la peine de compiler, on va le lui envoyer.

**Le Président (M. Gauvin):** Sur un coût d'ensemble.

**M. Middlemiss:** C'est ça.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 103 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 104.  
(10 h 15)

**M. Garon:** Même question. Là, c'est un dépassement de 1 920 000 \$. Peut-être que, comme le disait l'ancien ministre fédéral, "What's a million?" Mais, moi, je ne suis pas rendu blasé au point de dire: "What's a million?" Un million, pour moi, c'est encore beaucoup d'argent. Là, c'est 2 000 000 \$, en l'occurrence. Évidemment, moi, je ne viens pas de l'ouest de Montréal; alors, les millions ne nous sortent pas les oreilles, sur la Rive-Sud de Québec. Alors, 1 920 000 \$ de dépassement, pour porter le contrat à 9 135 981, 41 \$, pour le coût de la réfection de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain) à Côte-de-Liesse, dans la municipalité de Saint-Laurent. Je voudrais savoir c'était quoi, le coût initial du contrat, quels ont été les imprévus, les dépassements, quel est le total des imprévus et des dépassements et la raison.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Là, j'espère que tout le monde va en prendre note. Je vais donner les mêmes détails et on va demander de faire une compilation tantôt. Le contrat original était de 6 559 681 \$, imprévus et variations de 10 %, 655 319 \$, pour un total de 7 215 000 \$. La demande est due au fait de variations des quantités pour une somme de 281 138, 40 \$; des

travaux imprévus de l'ordre de 2 222 162, 01 \$; indexation imputable au décret de la construction, 75 000 \$; autres, on a eu un crédit de 2000 \$, ce qui fait un total de 2 576 300, 41 \$. La disponibilité de 655 319 \$ indiquée au tout début fait une demande de 1 920 981, 41 \$. Les items dans "travaux imprévus": nouveau mélange d'enrobé bitumineux, 557 043 \$; boucles de détection, 20 000 \$ et l'autre, réparation du tablier Inférieur - encore le M-5 - 319 600 \$; travaux divers de membrane pour 459 250 \$; réparation des colonnes de type M-8, 5, 545 342 \$. Ça, c'est les gros montants.

**M. Garon:** Est-ce que le financement de ces travaux-là... Vous remarquez qu'il n'y a pas de budget additionnel pour les dépassements, les imprévus. Votre prédécesseur nous avait dit que tout ça serait financé avec le budget de voirie régionale du reste du Québec. Alors, quand on regarde des dépassements importants comme ça, vous n'avez pas eu de crédits additionnels sur ces dépassements-là; ça veut dire que vous devez drôlement couper dans les différents comtés du Québec, en dehors de cette région-là, pour pouvoir financer ces dépassements considérables. C'est à coups de millions.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est vrai qu'il n'y a pas de budget spécial pour prévoir les suppléments et les imprévus pour n'importe quel autre contrat, que ce soit à Montréal ou dans la région. Et c'est vrai qu'on avait, indiqué en 1989-1990, qu'à cause de la grande demande dans la région de Montréal, en région, les budgets seraient moindres. Sauf que, et je l'ai indiqué, cette année, en 1991-1992, et les années à venir, maintenant qu'on a fait le gros du travail sur le boulevard Métropolitain et la 20 dans la région de Montréal, les budgets en région vont revenir à ce qu'ils étaient avant et même vont augmenter. Qu'est-ce qui se produit comme chaque année? C'est qu'on ne réussit jamais à exécuter tous les travaux prévus. Des fois, c'est pour des raisons techniques ou d'autres. Et, à même le budget, on compense pour les endroits où on a eu des suppléments et des imprévus.

**M. Garon:** Avant de dire que c'est le tour des régions, par exemple, vous refiliez la moitié du kilométrage aux municipalités. Ce n'est pas leur tour. Leur tour s'en vient sur un moyen temps. En plus d'avoir été sacrifiées pendant quelques années parce que vous n'avez pas donné de budget additionnel pour les travaux supplémentaires que vous faisiez à Montréal, maintenant vous dites que ça va être le tour des régions, mais on commence par faire disparaître la moitié du réseau routier qui dépend du ministère des Transports. Un drôle de cadeau!

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est facile de mélanger les choses. C'est que, là, il veut

parler du réseau qu'on va remettre aux municipalités. Mais ce n'est pas dans ce réseau-là, il me semble, qu'on fait la plupart de nos interventions; c'est sur le réseau numéroté qu'on fait le plus gros de nos efforts. Il me semble que l'état du réseau routier à Montréal, ça aide toute la province de Québec.

**M. Garon:** On ne nie pas ça.

**M. Middlemiss:** Il me semble qu'il faut faire le partage des choses. De la même façon qu'en région on dit: On doit faire cette route-là, on doit faire ci, on doit faire ça pour le développement régional, il me semble qu'il faut comprendre que le boulevard Métropolitain où il y a 200 000 autos par jour, où ce sont des gens qui font du transport commercial, ce ne sont pas seulement des véhicules de promenade... Donc, toutes ces choses-là, il me semble que ça le justifie. En plus, est-ce qu'on serait un gouvernement responsable ou un ministère responsable si on ne rendait pas le réseau routier sécuritaire? S'il y avait un effondrement du boulevard Métropolitain, qui serait à blâmer, M. le Président? Donc, il me semble qu'on a beau commencer à jouer Montréal contre le restant du Québec, mais on fait tous partie de la province de Québec et les retombées économiques, que ce soit en région, à Montréal ou à Québec, on va tous en bénéficier. En autant qu'on fasse le partage des choses de façon équitable, tel qu'on peut le faire de façon équitable comme humains, il me semble qu'il faut que ça soit bien compris, ça.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça le problème, c'est que vous mettez l'accent sur Montréal avec raison parce qu'il y a des besoins. Mais, alors que les automobilistes paient au-dessus de 3 000 000 000 \$ de taxes, on se sert des automobilistes comme d'un système de taxation, alors qu'on remet seulement 1 000 000 000 \$ dans le réseau routier sous forme de construction, d'amélioration ou d'entretien. De quelque nature que ce soit, on remet 1 000 000 000 \$ au total, mais les automobilistes, eux autres, ont payé 3 000 000 000 \$. Alors, c'est le gouvernement qui ne met pas les sommes nécessaires. Il aurait dû y avoir un budget additionnel pour faire ces travaux-là et non pas dire: On va sacrifier le reste du Québec parce qu'on fait des travaux dans la région métropolitaine de Montréal. On n'aurait pas dû sacrifier le reste du Québec; on aurait dû dire: On met un montant additionnel pour ça. D'autant plus que les automobilistes, les camionneurs et les gens qui ont des véhicules-moteur les paient, les taxes. L'erreur, ce n'est pas l'erreur du monde et ce n'est pas jouer l'un contre l'autre; c'est que le gouvernement a voulu se servir des automobilistes comme d'un citron à purjuter et il a décidé de sacrifier le reste du Québec, au lieu de mettre l'argent nécessaire pour l'ensemble des réseaux routiers, d'autant

plus que les gens paient pour ça. On paie les taxes les plus hautes de toute l'Amérique du Nord pour les automobilistes. Que ce soit l'essence, le permis de conduire, l'immatriculation, les assurances, **il** n'y a personne qui paie des taxes comme nous autres en Amérique du Nord.

Le Président (**M. Gauvin**): M. le député de Jonquière.

**M. Dufour**: Oui, je ne **sais** pas comment le ministre peut dire qu'il va donner plus d'argent en région quand, la semaine dernière, il a été annoncer, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, lorsqu'il a rencontré les maires du coin, que, pour le programme d'investissements, qui a été promis par son prédécesseur, M. Marc-Yvan Côté, répartis sur quatre ans, là, vous rallongiez les échéanciers à huit ans. Je ne sais pas de quelle façon vous pouvez dire et affirmer que les régions vont en avoir plus. Moi, je vous dis, encore cette nuit ou hier, il y a eu trois blessés dans le parc des Laurentides. C'est rendu, le transport non seulement routier, mais maritime, parce qu'on est rendu que les camions d'essence passent tellement dans le coin; parce qu'ils ne veulent pas payer de frais de port de mer, donc ils empruntent la route du parc. Et je vous invite à aller voir combien vous allez voir de camions **qui** transportent de l'essence sur cette route-là. Ça a causé des morts, voilà une semaine et, hier, trois blessés dû à ces gros camions-là. Quand on les suit, on ne voit absolument rien en avant et ils ne vont pas à la vitesse régulière tout le temps; donc, c'est une incitation pour les automobilistes à dépasser.

Je ne dis pas qu'il n'y a pas de vitesse ou que le monde conduit mal, mais je vous dis *une* chose, pour quelqu'un qui l'emploie régulièrement: Lorsque vous allez annoncer dans une région qu'au lieu de faire des investissements sur quatre ans on va avoir notre tour après Montréal... Moi, je n'ai **rien** contre Montréal, au contraire. On a fait une commission parlementaire, mon collègue de Lévis était là. On comprend les besoins de Montréal, mais ça n'empêche pas les besoins des autres régions. J'ai ici encore... Tiens! Rien ne sert de crier. Ce n'est pas moi qui dis ça, c'est vous qui dites ça à votre monde. Mais je vous dis: On n'en a pas de route, il y a un problème. Quand on a seulement un lien routier qui nous relie avec les autres et que, sur ce lien routier là, on ne voit rien qui se passe, bien, je me dis: C'est **quoi**? Comment pouvez-vous arriver à cette conclusion que le tour des régions va venir et qu'on va en mettre plus? C'est juste 300 000 personnes, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ce n'est pas bien grave. L'économie du Québec, nous autres, on ne participe pas, on est un poids pour le Québec, il semblerait, en tout cas. Moi, je pense que les taxes **qu'Alcan**, les travailleurs et tout ça paient, ça doit être un poids pour le gouvernement, parce que, actuellement, on est en

pénitence, on a ça au compte-gouttes; on est au **compte-gouttes**, là, pour le réseau routier.

**Il** y a peut-être des exceptions, je voudrais que vous me les montriez. Depuis hier, je regarde les engagements financiers, je ne pense pas... On peut bien améliorer le comté de Bonaventure; vous allez dire que je suis contre le comté de Bonaventure si je dis ça. Vous allez sauter à conclusion tout de suite. Mais seulement Bonaventure, c'est Bonaventure. **Il** me semble que le Saguenay-Lac-Saint-Jean, ça doit être aussi gros que le comté de Bonaventure. **Il** me semble qu'on devrait avoir au moins une route sur laquelle - on ne dit pas de la mettre à quatre voies tout de suite immédiatement - il y ait des améliorations constantes à chaque année. On va lui changer la face, à ce **boulevard-là**, on va lui donner au moins une allure carrossable pour que les gens puissent fonctionner. Mais, si vous me dites que le tour des régions va venir parce qu'on allonge les échéanciers et qu'on ne respecte pas les paroles de notre prédécesseur qui a occupé les mêmes fonctions, je me pose des questions et très sérieusement, et la population est en droit de se fâcher. Marc-Yvan Côté est venu annoncer, avec tambours et clairons, qu'il y aurait 36 000 000 \$ sur cinq ans, et, là, la semaine passée, c'est sur huit ans.

**Une voix**: Ça a doublé.

**M. Dufour**: Bien oui, mais ça n'a pas de bons sens. Nous autres, on ne demande pas... Ce n'est toujours pas dans le comté de Jonquière qu'il se fait des grosses dépenses de **voir**...

**Une voix**: Ah! Ne vous inquiétez pas.

**M. Dufour**: ...il n'y en a pas. Ce n'est pas dans le comté du **Saguenay-Lac-Saint-Jean** qu'on fait des folies bien bien furieuses, il n'y en a pas. Et il reste quoi? Ce n'est pas à Chicoutimi non plus, il n'y en a pas. Mais il reste quoi?

Le Président (**M. Gauvin**): **M.** le ministre.

**M. Middlemiss**: M. le Président, je comprends réellement la déception des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean, mais il me semble que j'avais indiqué, avant d'aller les rencontrer, que j'irais les rencontrer et que je ne leur ferais pas de promesses, que je leur donnerais l'état de la situation. Qu'on me critique d'avoir donné l'heure juste, M. le Président, je **vals** toujours me promener la tête haute. Mais, si je vais là-bas et que, juste pour m'en sortir, je vais leur conter ce qu'ils veulent entendre, il me semble que, là, je serais sujet à me faire critiquer. Et mon prédécesseur, Marc-Yvan Côté s'était engagé pour 36 200 000 \$ sur quatre ans. Mais, pour des raisons d'échéancier technique et pour d'autres raisons budgétaires, nous ne pouvons pas rencontrer l'échéancier donné. **Il** me semblait que

c'était juste honnête de leur donner l'heure juste. Il y a une autre chose aussi, c'est que les 36 200 000 \$ d'aujourd'hui vont être plus que 36 200 000 \$ par le temps qu'on va exécuter ces travaux-là, parce que, ça, c'est le prix qui était prévu en 1988-1989 lorsqu'on s'est engagés.

Donc, aujourd'hui, on me dit qu'on n'a rien, mais il y a un contrat sur la 175 pour 1 700 000 \$; on va débiter à l'automne un autre tronçon, celui de Simoncouche, pour 1 500 000 \$; ça, c'est un échéancier technique, on vient d'avoir le CAR, donc, on va être capables de procéder. Il me semble que ce n'est pas être en pénitence d'être obligés d'attendre pour les certificats ou les exigences de l'environnement comme on le fait partout au Québec. (10 h 30)

Et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ce n'est pas la seule. Mol, je peux vous dire que chez moi, dans l'Outaouais, il y en a oui. Je leur ai dit dans l'Outaouais: Ça ne sert à rien de crier, on va aller selon la capacité de payer. On va être un gouvernement responsable. On n'ira pas se mettre un autre déficit sur les épaules comme on a hérité. Ça, on ne le fera pas, parce que c'est seulement remettre à demain ou remettre à quelqu'un d'autre le problème afin de le régler. Mais, dans l'Outaouais, il y a une entente, signée en 1972 avec le gouvernement fédéral, où il paie 50 % et il y a un tronçon, 24 000 autos, matin et soir, entre Aylmer et Hull, où il n'y a pas un pouce de travail qui a été fait. Donc, si vous pensez qu'on ne vit pas ce problème-là... Et on n'est pas "garantis" qu'on va les avoir demain non plus, on fait partie, nous autres aussi dans l'Outaouais, de toute la province de Québec et on doit se serrer la ceinture parce que les budgets nécessaires pour exécuter les travaux dont on a besoin... Et je ne nie pas qu'on ait besoin d'en faire plus, mais on ne peut en faire plus que notre capacité de payer. Et une autre chose pour la 175, il me semble, M. le Président, qu'on serait jugés ridicules d'aller dire à des gens: Maintenant, on a demandé une étude de faisabilité, d'opportunité...

**M. Dufour:** Une étude d'opportunité qui était supposée...

**M. Middlemiss:** On fait faire une étude d'opportunité qui va nous être soumise à l'automne, mais, avant même d'avoir ça, on s'en va là et, pour faire plaisir au monde, on dit aux gens: Regardez, on va vous construire une autoroute à quatre voies. Il me semble que ce serait irresponsable de ma part La seule chose que j'ai assurée à ces gens-là, M. le Président, c'est que le ministère des Transports, le gouvernement du Québec, notre gouvernement s'assurerait de faire des Interventions, suite à ce rapport, qui rendraient cette route-là sécuritaire. Il me semble que c'est l'objectif qu'on veut, la rendre sécuri-

taire. Mais me dire que sécurité, c'est synonyme de quatre voies, ce n'est pas nécessairement vrai. Ça, je le leur ai expliqué; donc, je ne suis pas en train de créer ça, je leur ai expliqué ça. Et U me semble que j'aurais été plus heureux, M. le Président, d'aller là et de leur donner l'heure juste en indiquant que, oui, on pouvait rencontrer leurs exigences, mais on ne le peut pas.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Jonquière, je pense que vous vouliez ajouter...

**M. Dufour:** Oui je voulais ajouter que l'étude d'opportunité, de faisabilité de l'autoroute à quatre voies du parc des Laurentides, on en avait discuté vers les mois de février ou mars et vous vous étiez engagé à ce moment-là - ce n'est pas moi qui vous ai donné l'échéancier - que, d'Ici à la fin de juin, elle serait déposée. Elle n'a pas été déposée. Pour Simoncouche, l'an passé, ça a été encore la même chose. Quand ce n'est pas une affaire, c'est une autre affaire. On trouve toujours un moyen d'étirer le problème. C'était l'environnement à Simoncouche. Il n'y avait personne qui demeure dans la côte, ce n'est pas compliqué. Il y avait les poissons en bas. C'est une petite rivière qui n'est pas large comme ici dedans, elle est large comme entre les deux tables. Bon, c'était les poissons. Peut-être qu'on n'avait pas pensé à mettre l'éclairage, ça a retardé d'un an, ça.

Et, quand ils arrivent sur la route 170, à l'intérieur de la région, bien, c'est d'autres raisons. Il y avait quelqu'un qui avait des objections. On a couru tellement pour avoir des objections que ça a fini que ça a marché pour l'environnement. Là, on a envoyé quelqu'un en éclairer et après ça on a envoyé quelqu'un pour négocier, et là ça a sauvé le BAPE, mais ça a pris un an. On aurait pu faire siéger le BAPE et ça aurait pris la même chose. D'une façon ou de l'autre, on est toujours poignés. Je ne sais pas de quelle façon on administre. Il n'y a pas une maudite, et je pèse mes mots, compagnie qui pourrait s'administrer comme on le fait ici à Québec, qui ne serait pas en faillite et qui n'irait pas sur le diable. Et, moi, je ne suis pas favorable à l'entreprise privée tant que ça. J'ai beaucoup de respect pour les fonctionnaires. J'ai passé ma vie avec eux ces gens-là. Il y en a des bons et il y en a des pas bons, la même chose que dans l'entreprise privée. J'ai fait ma vie entre les deux. J'ai travaillé avec l'entreprise privée et l'entreprise publique. C'est exactement pareil, c'est le même phénomène. Mais il y a toujours bien quelqu'un qui ne met pas ses culottes à quelque part. À un moment donné, il faut toujours bien que quelqu'un prenne des décisions, que quelqu'un dise: C'est assez, ces folles-là. On pénalise tout le monde. Et regardez les études qu'on paie; c'est fou raide et c'est fou braque. Ça n'a pas de bon sens.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

M. Dufour: On "a-tu" le moyen tant que ça de se priver d'un besoin fondamental? On "peut-u" jouer avec la vie des gens? Bien, moi, entre la vie d'un poisson et la vie d'une personne, je vais prendre la vie d'une personne. Si quelqu'un me dit que ça n'a pas de bon sens, il viendra me le dire, mais, moi, j'aime autant dire les choses et qu'elles s'appellent par leur nom. Ça n'a aucune allure et on trouve les moyens tout le temps d'étirer, et des coûts. On endort les gens. Les gens ne sont pas endormis il sont en maudit. À Accès-Bleuets, vous savez ce qui va arriver, à un moment donné; **Il** y a des gens qui sont bien-pensants, très respectueux des lois. Le caucus du Parti québécois a dénoncé jusqu'à un certain point l'attitude. Je pense qu'on a été responsables. On n'a pas fait de récupération, on s'est fait planter plus fort que le gouvernement comme si c'était nous autres qui avions pris les décisions. On a dit que ça n'avait pas d'allure, qu'il fallait être respectueux des lois. Et, d'ailleurs, si on accepte que les gens crient là et puis ailleurs, il n'y a plus... Est-ce qu'il y a une planification quelque part à Québec, est-ce qu'on va quelque part? Quand, tout à l'heure, M. le député de Lévis a demandé: Y a-t-il moyen d'avoir un tableau d'ensemble de ce qui se passe? la question, on n'aurait pas dû la poser; on devrait de temps en temps avoir une séance de travail pour dire: Bien, écoutez un peu - puis, ça aurait pu se faire - ça va être de même que ça va se passer, on a les coûts, c'est exactement comme ça.

**Il** me semble, moi, que, dans l'administration, c'est comme ça qu'on fonctionne. Moi, je ne le sais pas. J'ai rénové pratiquement tout le réseau routier, moi, dans ma ville, quand j'étais maire. On faisait ça par morceaux, il y avait des bouts, puis chaque année j'en faisais, je prolongeais. Le monde savait qu'il se faisait quelque chose. Puis le monde savait où on allait, parce qu'on avait dit ce qu'on faisait. Ici, on n'a jamais rien. Ça a l'air que c'est à la **va-comme-je-te-pousse**. On sent bien, par exemple, qu'il y a des petites passes qui se font par en dessous de la table, je ne sais pas trop, moi. 800 000 \$ pour la Maison du tourisme, c'est peut-être bien, bien **important**, mais ce n'est pas la vie du monde, ça; 250 000 \$ pour une halte routière quand on avait décidé de toutes les débarquer... Je me rappelle, votre prédécesseur avait enlevé toutes les haltes routières en disant: On n'a pas le moyen d'entretenir ça, excepté sur les grandes, grandes routes, comme la 20 et la 40, bon.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Jonquière, j'aimerais vous rappeler qu'on est toujours à l'engagement 104.

**M. Dufour:** Oui, mais il a parlé qu'on aurait plus dans les régions. Moi, je veux savoir où ça

part, puis quand on va en avoir plus, parce que là on commence à être essoufflés.

**Le Président (M. Gauvin):** Avez-vous des conclusions à...

**M. Middlemiss:** M. le Président, je voudrais ajouter que, lorsqu'on parle du projet Simon-couche là, c'est 1 500 000 \$ cette année sur un projet de 6 500 000 \$.

**M. Dufour:** Oui, 6 000 000 \$, ça va.

**M. Middlemiss:** Ça, je voudrais que ça soit très clair. Regardez, la Loi sur la qualité de l'environnement, elle est là, elle existe. Nous sommes obligés de nous soumettre aux exigences. Et que ça soit au Saguenay-Lac-Saint-Jean, que ça soit dans l'Outaouais, que ça soit dans la Mauricie, dans l'**Estrie**, dans la Gaspésie, partout on est soumis à cette loi-là. Maintenant, si le député croit qu'on devrait mettre de côté la Loi sur la qualité de l'environnement, qu'il le dise! Mais il me semble que le gouvernement...

**M. Garon:** Si on avait assez d'Indiens dans les régions, on serait parfaits.

**M. Middlemiss:** Mais cette commission-ci, M. le Président, s'est donné un mandat à l'automne. M. le Président, cette commission-ci s'est donné un mandat de regarder les procédures du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour tenter de rendre ça plus fonctionnel, puis plus près de la réalité. Puis il me semble que c'est un pas dans la bonne direction. Moi aussi, je suis aussi frustré que vous. Ça fait deux ans qu'on attend. On attend pour des CAR dans l'Outaouais aussi, hein. On attend pour des certificats, nous autres aussi. On est soumis aux mêmes lois. Mais que voulez-vous? La seule façon, c'est de la changer et on prend les mesures là pour avoir une commission parlementaire où les gens vont venir nous exprimer leur point de vue vis-à-vis l'environnement. **Il** faut respecter l'environnement, mais à un moment donné qu'est-ce qui est plus important: le poisson ou la personne humaine? Exactement le sujet que vous avez soulevé.

**Il** me semble qu'il faut y arriver. Mais vouloir faire miroiter dans le grand public que nos exigences au Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est plus grand, qu'on le fait exprès au Saguenay-Lac-Saint-Jean pour retarder les travaux, ça n'est pas vrai. **Il** me semble que, sur la 170, on aurait pu attendre pour le Bureau d'audiences publiques. On a dit: Regarde, si on peut éviter ça, on va prendre un autre moyen et puis le ministère de l'Environnement s'est engagé à le faire.

Donc, ne nous prêtez pas des intentions qu'on n'a pas, M. le député. Puis je comprends votre frustration, je la comprends. Mais attendez donc d'avoir le rapport et on verra quelles

recommandations on va nous faire pour rendre cette route-là plus sécuritaire, et on se donnera des échéanciers et les budgets pour y arriver.

**M. Dufour:** Quand, le rapport?

**Le Président (M. Gauvin):** Il vient de le mentionner...

**M. Dufour:** Il paraît que ça va être à l'automne.

**M. Middlemiss:** Octobre, novembre.

**M. Dufour:** Pour l'année prochaine. On vient de gagner encore un an. M. le Président...

**M. Middlemiss:** Non, non, non. M. le Président, c'est que ça n'a rien... Regardez, le rapport là, il est un mois, peut-être deux mois en retard, donc on vient de gagner un an! Il me semble que, dans un an, il y en a douze mois, non pas deux.

**M. Dufour:** Vous savez, M. le ministre, on a beau faire ce qu'on voudra, on ne peut pas s'empêcher de constater et puis de voir, à moins qu'on soit sourd, aveugle et muet, et puis, pour mettre ça au goût du jour, mal entendant, puis non-voyant et puis bon... Mais ça reste tout de même que, dans un contexte où il y a un manque de ressources, vous ne pouvez pas nous empêcher de croire, puis de voir ce qui se passe à l'effet que ça fait l'affaire du gouvernement quand il arrive un rapport. Si on ne met pas de pression sur un rapport, vous savez comment ça fonctionne. J'ai été dans l'administration. J'ai passé ma vie là-dedans. Le rapport traîne sur les tablettes et on ne pousse pas dessus, il ne va pas vite. Et ça fait notre affaire. On vient de gagner un an. Votre prédécesseur, c'est-à-dire le dernier, M. Vallières, était venu dans la région: 1993. Ça n'a pas changé. Stoneham, ils ont fait un gros show pour la route. J'ai dit au député de Chauveau: Ta route n'a pas avancé. Il a crié fort, fort. C'est votre 1993. Vous l'avez dit hier, on va rouler en 1993. Lui, ça va rouler avant. Peuh! Ça ne roulera pas parce que ça fait l'affaire du gouvernement aussi d'avoir une petite poussée. C'est facile de gagner un an pour un gouvernement. C'est très facile.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Jonquière, il y a d'autres députés qui vont avoir le goût de traiter des dossiers d'autres régions. J'aimerais demander au député de Lévis si l'engagement 104 est vérifié, suite à l'information qui a été donnée.

**M. Garon:** Vous allez déposer l'avenant?

**Le Président (M. Gauvin):** Déposer l'avenant en rapport avec l'engagement 104. Donc, il est

vérifié?

**M. Garon:** Oui, oui. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 105.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 106?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 107?

**M. Garon:** Est-ce que vous avez eu le rapport d'inspection des "18 ponts localisés sur les routes 167, 169, 170, 172 et 175 dans la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean"? Le contrat a été donné. Est-ce que vous avez eu le rapport d'inspection?

**M. Middlemiss:** M. le Président, non, nous n'avons pas eu le rapport encore.

**M. Garon:** Quand doit-il être produit?

**M. Middlemiss:** On n'a pas l'échéancier ici, M. le Président. On pourra le transmettre.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Suite à l'engagement de transmettre l'échéancier, l'engagement...

**M. Garon:** Est-ce que vous avez fait cette demande d'inspection là parce qu'il y avait des raisons de croire que ces ponts-là nécessitaient des réparations ou bien si c'est une inspection de routine?

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est des ponts qui ont été construits il y a nombre d'années. On veut vérifier aujourd'hui si la capacité qu'on leur donne est réaliste. Dans des cas, il me semble qu'on a trouvé des ponts qui avaient une plus grande capacité qu'on ne croyait. Donc, c'est pour faire un inventaire de la capacité des ponts existants et ceux sur lesquels on devra intervenir pour assurer la capacité maximum, on fera les interventions qui s'imposent.

**M. Garon:** Comment? Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat donné à la firme qui a été choisie?

**M. Middlemiss:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, une copie du mandat doit être fournie. L'engagement 107 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 108.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 109.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 110.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 111.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 112.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 113.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 114.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 115.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 116.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 117.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 118.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 119.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 120.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 121.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 122.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 123.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 124.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 125.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 126.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 127.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 128.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 129.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 130.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 131.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 132.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 133.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 134.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 135.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 136.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 137.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 138.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 139.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 140.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 141.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 142.

**M. Garon:** Oh! 142. Comment ça se fait que ça a coûté si cher que ça? Presque 3 000 000 \$...

**M. Middlemiss:** L'engagement 142?

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 142, oui.  
(10 h 45)

**M. Garon:**... pour 4, 77 kilomètres sur la route 116, dans les municipalités de Cleveland canton et Shipton canton; ça fait presque 1 000 000 \$ du kilomètre. C'est une rue, ce n'est pas une autoroute. C'est une route à deux voies.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est le terrassement et gravelage qui est à peu près à 500 000 \$ le kilomètre, et c'est normal pour ça. Et, en passant, l'estimation du ministère était de 2 824 366 \$. Le contrat a été donné pour 2 617 000 \$.

**M. Garon:** Quel est le trafic sur la 116 à cet endroit-là?

**M. Middlemiss:** L'ordre de grandeur - on n'a pas les... - est de 6000 véhicules.

**M. Garon:** 6000.

**M. Middlemiss:** Oui. On pourra vous le fournir exactement.

**M. Garon:** Mais les places où il passe 15 000 véhicules par jour, vous n'avez pas d'argent. Les places où il en passe 2000 il y en a, 4000 il y en a. Il y a des places où vous n'avez même pas de chiffres et vous avez 5 000 000 \$ pour un pont. Je ne comprends pas l'administration de ce ministère-là. Je vais vous le dire bien franchement: Je ne la comprends pas, parce qu'il semble que le trafic n'a pas d'importance. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 142 étant vérifié, j'appelle l'engagement 143.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 144.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 145.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 146.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 147.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 148.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 149.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 150.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 151.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 152.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 153.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 154.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 155.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 156.

**M. Garon:** Vérifié. Attendez un peu, un instant. Encore un contrat pour l'architecture générale des données du MTQ". Faites-vous l'architecture générale des données en informatique chaque année? C'est quoi, l'affaire? Un autre contrat de 153 000 \$. On avait un autre contrat qu'on avait vu hier pour ces questions-là. "Contrat pour la réalisation de l'implantation et la mise à jour des différents modèles conceptuels et physiques de l'architecture générale des données du MTQ." "Un contrat, je pense que c'était au mois de septembre, août, octobre. On l'a vu. Là, on est en décembre et ça revient encore. Avant vous étiez au crayon, mais là vous êtes rendus à l'informatique aller retour.

**M. Middlemiss:** La différence, M. le Prés-

dent, avec celui qu'on a examiné hier, c'est que celui d'hier, c'étaient des systèmes de traitement des données et celui-là **ici**, comme on l'indique aujourd'hui, c'est pour l'architecture générale des données du MTQ". Donc, c'est deux domaines différents. On a le contrat. Si le député voulait avoir une copie du contrat, on pourrait certainement la lui donner. Je ne sais pas s'il m'écoute ou non là.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 156, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** O.K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 157.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Ceci semble mettre fin aux engagements du mois de décembre 1990. Nous passons aux engagements de janvier 1991. J'appelle l'engagement 1 de janvier 1991, M. le député de Lévis.

#### Janvier 1991

**M. Garon:** On est rendus à un contrat pour le déneigement. J'en profite pour vous demander... Vous avez énoncé une nouvelle politique dans le déneigement. Je voudrais savoir comment fonctionne votre nouvelle politique jusqu'à maintenant parce qu'il y a des gens qui sont très malheureux. Alors, j'aimerais savoir quel est votre degré de satisfaction, les avantages et désavantages comparatifs de la nouvelle politique que vous avez mise en place concernant le déneigement et pour la période de l'année qui s'en vient.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je dois dire qu'à date...

**M. Garon:** Parce qu'on entend parler, je vais vous le dire bien franchement, qu'on tire les gars au sort avec des boules. Apparemment, les boules... Je ne sais pas si c'est les boules jaunes qui sortent plus que les... En tout cas, ça **fait** un peu amateur. On m'a dit même qu'à un endroit on cherchait des 0,25 \$, mais, comme il n'y avait pas de 0,25 \$, on a décidé de prendre des boules pour les tirages au sort. On entend dire toutes sortes de choses concernant la façon de fonctionner de cette méthode-là.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Sur l'affaire des tirages aux boules, M. le Président, la seule chose que je peux indiquer, et c'est normal dans tous les

contrats, s'il y a deux entrepreneurs qui arrivent avec le même prix sur une soumission et qu'ils sont conformes, à ce moment-là, pour choisir lequel des deux, on tire au sort. Mais on n'a même pas commencé. On ne sait même pas la couleur des boules. Donc, c'est des rumeurs qui circulent. Dans le moment, on a les prix, les soumissions sont entrées et, où il y a deux entrepreneurs qui ont le même prix, nous n'avons pas procédé encore.

**M. Garon:** Vous dites qu'il n'y a pas eu encore de tirage...

**M. Middlemiss:** Excusez-moi.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** On me dit qu'il y en a **peut-être** quatre ou cinq où ça a été tiré au sort. Mais, M. le Président, on ne vient pas d'inventer la roue. On ne vient pas du tout d'inventer la roue. C'est que, partout où il y a des soumissions, si le hasard permet qu'il y en ait deux au même prix, la façon de trancher, c'est qu'on tire au sort. Maintenant, s'il y a des gens qui ont une façon plus équitable de le faire, qu'on nous le suggère.

**Le Président (M. Gauvin):** Je ne sais pas si je pourrais poser une question à ce moment-ci, M. le ministre. Face à deux entrepreneurs qui ont le même prix, est-ce qu'on tient compte de l'expérience de l'un et de la qualité de l'équipement par rapport à l'autre? Est-ce que c'est un facteur ou si ça a déjà été évalué, le facteur, avant?

**M. Middlemiss:** Oui. Le facteur a déjà été évalué. La méthode d'aujourd'hui, c'est un genre de préqualification. On a dit aux gens qu'il fallait qu'ils obtiennent 70 % sur l'endroit de leur garage, l'équipement, ainsi de suite et soit un an d'expérience avec le ministère des Transports ou trois ans avec une municipalité. À ce moment-là, ces gens-là avaient le droit de soumissionner. Une fois soumissionné, bien, là, on dit: Regarde, ça devient le plus bas prix puisque la personne se qualifie.

**M. Garon:** C'est arrivé souvent à date dans les soumissions, cette année, que les soumissionnaires sont égaux et qu'il va y avoir des tirages au sort?

**M. Middlemiss:** Oui, M. le Président, c'est arrivé souvent. C'est parce que, vu que nous trouvons que c'est tellement important le déneigement et qu'on voulait que personne ne s'improvise comme quelqu'un qui a l'expertise et la capacité de déneiger, on a dit: Si quelqu'un veut juste avoir le contrat basé sur le prix, on va mettre un plancher. On n'acceptera pas de

soumissions en bas de 80 % de l'estimé du ministère, et ceci était le résultat de discussions avec les deux associations avec qui on a établi le devis, ainsi de suite. Donc, il y a des gens qui ont jugé à propos de soumissionner à 80 % du prix et c'est dans ces cas-là, M. le Président, qu'on a des gens qui sont égaux.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Richelieu.

**M. Khelifa:** Merci, M. le Président. M. le ministre, toujours dans le même volet des soumissions selon le plancher de 80 %, comme le président l'a mentionné tantôt, est-ce qu'il y a d'autres facteurs que le tirage au sort? Parce que, quand on arrive avec deux soumissionnaires au même prix à cause du plancher de 80 %, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte avant d'aller au tirage au sort, par exemple l'expérience, la qualité de la machinerie, etc.? Ce qu'on voit, à l'heure actuelle, les prix qui arrivent à égalité, ça arrive souvent à égalité à cause du plancher de 80 %.

**M. Middlemiss:** M. le Président, moi, je ne peux pas dicter aux entrepreneurs quoi soumissionner.

**M. Khelifa:** Non, ce n'est pas dans ce sens.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on s'est donné un système, soit de dire: Vous allez avoir le droit de soumissionner si vous obtenez 70 % dans la grille d'évaluation de l'équipement et ces choses-là et, en plus, il faut avoir de l'expérience. Donc, une fois que la personne a rencontré ces exigences-là, ça devient le prix et les gens sont conscients de ça. Je dois vous dire que cette politique-là n'a pas été développée en vase clos.

**M. Khelifa:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** Non, mais il me semble qu'on a utilisé quelque chose. Les gens étaient conscients de la méthode qu'on était pour utiliser et que, si on finissait à 80 %, à ce moment-là, on serait obligés de tirer au sort.

**M. Khelifa:** Oui, M. le Président, ce n'est pas dans ce sens. C'est quand l'égalité arrive à cause des 80 %, à cause du plancher. Parce que, quand il arrive une égalité à cause d'un autre prix qui n'est pas le plancher de 80 %, là, le tirage au sort pourrait être accepté, tandis que, quand on arrive avec une égalité à cause du plancher de 80 %, ça, ça veut dire que tout le monde a baissé ses prix pour arriver au plancher minimum. Ça fait qu'à ce moment la grille d'analyse que vous avez mentionnée, les 70 %, etc., ça a été respecté jusqu'à un certain point

pour l'accepter comme soumissionnaire.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Khelifa:** Mais, par contre, il pourrait y avoir à l'intérieur, disons, le soumissionnaire A, lui, qui a soumissionné pour 80 000 \$, mais sa fiche, à lui, arrivait à 77 %, tandis que le soumissionnaire B arrive à 80 000 \$, mais sa fiche arrive à 72 %.

**M. Middlemiss:** C'est qu'on a établi que, pour soumissionner, c'est 70 %.

**M. Khelifa:** Mais s'il a plus?

**M. Middlemiss:** Si tu as le droit de soumissionner, je ne vois pas pourquoi on devrait arriver après qu'on a soumissionné et qu'on a donné le prix... C'est que, si la personne n'était pas qualifiée pour les travaux, on aurait dû l'éliminer et ne pas la laisser soumissionner. Le triage se fait là. Ceux qui ont soumissionné, c'est seulement ceux qu'on jugeait à propos, d'après la grille d'évaluation, qui a été préparée de concert avec les associations. D'accord.

**M. Khelifa:** Oui.

**M. Middlemiss:** Non, mais c'est les règles du jeu qui ont été établies avant. De vouloir changer les règles du jeu aujourd'hui, ce n'est pas possible.

**M. Khelifa:** Non pas de changer les règles du jeu, c'est quand ils arrivent à égalité à cause du plancher.

**M. Middlemiss:** Mais non. Ce n'est personne qui a forcé les gens à soumissionner à 80 %.

**M. Khelifa:** C'est vrai.

**M. Middlemiss:** Donc, dans les exigences, la grille qui a été préparée par les associations, on établit que c'est 70 % qui est la note acceptable. Une fois qu'on a rencontré ça, on dit: Vous avez le droit de soumissionner. On ne peut pas arriver après et dire: Maintenant qu'il s'est qualifié à 70 %, on aurait peut-être dû demander 90 %, mais on aurait peut-être éliminé tout le monde, sauf qu'on a établi quelque chose qui était raisonnable.

**M. Khelifa:** Est-ce qu'ils savent, au moment de soumissionner à 80 %, que s'ils arrivent à égalité avec leurs concurrents, ça va être un tirage au sort?

**M. Middlemiss:** Oui, ça, c'est connu avant et ça se fait dans d'autres domaines. Comme je vous l'ai dit, ce n'est pas nous qui venons d'inventer la roue. Mais qu'est-ce qui arrive? Le

hasard, peut-être dans d'autres domaines, n'arrive pas aussi souvent que pour les entrepreneurs qui décident, pour maintenir le contrat, qu'ils sont prêts à l'accepter à 80 % de l'estimé.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Dubuc.

**M. Morin:** Parmi les critères de sélection préalable, de qualification ou à l'intérieur des devis, est-ce que l'aspect proximité de la machinerie, disons, ou de l'entreprise est considéré? Est-ce que c'est dans la phase de qualification?

**M. Middlemiss:** C'est dans la phase de réqualification.

**M. Morin:** Ça, ça existe.  
(11 heures)

**M. Middlemiss:** C'est ça, oui. Tout ça est fait. À date, à part je ne sais pas quel pourcentage des gens qui sont à 80 %, on reçoit des prix qui varient. Tout semble aller assez bien, sauf pour les gens qui se sont mis à 80 %. La raison pour laquelle on a mis 80 %, M. le Président, c'est suite à des discussions avec des représentants des entrepreneurs qui nous disaient: Si vous ne nous mettez pas un plancher, on va finir avec des gens qui vont nous donner 50 % du coût. Il me semble que ce n'est pas un domaine, le déneigement, avec lequel il faut jouer. Il faut s'assurer que les gens qui ont les contrats peuvent les exécuter. C'est pour ça qu'il y a le plancher de 80 %. On dit: Si le gars va chercher ça à moins de 80 %, les chances sont que nous allons finir, nous autres, pris avec quelqu'un qui ne peut pas exécuter son contrat durant l'hiver. Ça devient extrêmement difficile lorsqu'il y a une tempête de neige et qu'on ne déneige pas la route. Et il n'y a pas toujours quelqu'un qui attend dans le couloir pour le remplacer.

**M. Garon:** Par ailleurs, le ministère, ce n'est pas une maternelle, savez-vous. L'entreprise privée, c'est basé sur la compétition. Moi, j'aimerais bien mieux avoir mon sort comme entrepreneur dirigé par mes prix et ma détermination que par un gars qui tire une boule. Le gars qui tire une boule, il choisit l'autre, je suis cuit. En Amérique du Nord, vous irez voir le nombre de places où on tire des boules pour choisir les entrepreneurs. Vous allez voir que ce n'est pas de même que ça marche dans le reste de l'Amérique du Nord. On est peut-être bien le seul qui a le pas. Nous autres, on est comme un jeu de bingo, comprenez-vous, le ministère des Transports. Ailleurs, c'est sûrement la concurrence. Moi, je me dis: Pourquoi? C'est évident que l'entrepreneur, il vous parle toujours des bienfaits de l'entreprise privée, mais après ça il ne veut pas jouer la "game" de l'entreprise privée. Alors, la "game" de l'entreprise privée,

c'est la concurrence. Pourquoi mettez-vous des plafonds, des planchers et le diable à quatre? Il doit y avoir, à mon avis, des obligations de résultat, des obligations, des cautionnements, des garanties, si on veut, mais excepté qu'on complotonne, pas tirer des boules.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je pense que, là, il ne faut pas...

**M. Garon:** Tantôt, vous allez...

**M. Middlemiss:** Il est en train de faire une bouillabaisse.

**M. Garon:**... être obligés de demander un permis de bingo.

**M. Middlemiss:** Il faut être clair dans tout ça. On a changé la méthode d'octroyer les contrats de déneigement. Maintenant, c'est par soumissions publiques. Mais, pour s'assurer que ce soit les entrepreneurs en région qui vont avoir la chance d'avoir ça, que ce ne sera pas pris par quelqu'un de l'extérieur, on a établi des critères de qualification. Le plancher de 80 %, c'est les associations qui représentent ces entrepreneurs-là.

**M. Garon:** Les critères de qualification, c'est quoi?

**M. Middlemiss:** Une seconde! Minute, là!

**M. Garon:** C'est quoi, les critères de qualification?

**M. Middlemiss:** Une seconde! M. le Président, qu'il me laisse finir.

**Le Président (M. Gauvin):** Je vous permets de continuer votre réponse.

**M. Middlemiss:** Tout ça, ça a été fait non pas dans un vase clos, ça a été fait en consultation avec ces gens-là. On a travaillé peut-être six mois pour élaborer cette politique-là, à partir du mois d'octobre l'an passé au mois de mai cette année. C'était la crainte des entrepreneurs en région et un peu partout de dire: Regarde, il y a Untel qui a de l'équipement. Il n'a pas l'expertise, mais, juste pour avoir le contrat, il va venir soumissionner à 50 %. On a dit: Nous autres, je pense que l'entretien l'hiver...

**M. Garon:** Je n'achète pas ça.

**M. Middlemiss:** Le député de Lévis peut bien être en désaccord; ça, c'est son privilège. M. le Président, moi, je suis en train de vous dire que je ne travaille pas dans un vase clos. On a travaillé de concert avec ces gens et c'est le raisonnement et c'est la façon dont les gens

**L'ont vu.**

Nous autres, on a une responsabilité: de s'assurer, lorsqu'on donne un contrat à un déneigeur, qu'il va déneiger lorsque c'est le temps de déneiger. Mais si, par hasard, il a pris le contrat à 50 % du coût et qu'il ne peut pas exécuter le contrat, c'est le ministère qui est pris dans le milieu d'une tempête à faire l'entretien du réseau routier. Il n'y a personne qui attend sur le bord de la route pour venir le remplacer; il va falloir qu'on trouve des gens. Donc, on dit: On veut s'assurer de la qualité, que les gens qui vont soumissionner ont l'expertise, l'équipement et que les chances sont qu'ils vont être capables d'exécuter leur contrat. Et on a choisi 80 % comme étant le plancher le plus bas. Quelqu'un qui va en bas de ça, M. le Président. Il me semble, moi, que... Pourtant, c'est la minorité des contrats qui sont entrés à 80 %, c'est la minorité. On a une variation entre 80 % et peut-être 115 %, 120 %.

**M. Garon:** Sauf que le gouvernement, il dit: Faites ce que je ne fais pas. Quand vous regardez la déréglementation, on a des déréglementations un peu partout en Amérique du Nord. Aux camionneurs, on dit: Envoyez, concurrencez! Mais, quand arrive le gouvernement, les règles changent. Là, le gouvernement, ce n'est plus la même chose pour lui. Je regrette, si la règle, c'est la concurrence - on est dans le libre-échange, c'est la concurrence - ça doit être la même règle pour eux autres aussi. Dans le domaine de l'aviation, dans le domaine du camionnage, dans toutes sortes de domaines, on demande aux gens de concurrencer. Quand arrive le gouvernement, là, ce n'est plus pareil.

**Une voix:** C'est du zigonnage.

**M. Garon:** Là, c'est du zigonnage, du taponnage, du poutinage, du matamage. Là, on ne joue pas la règle de l'entreprise privée. Si les gens ont la machinerie, ils n'ont pas la compétence. Voyons donc! Tous ces gens-là, ça prend la machinerie et, s'il a la machinerie, donc il l'a, l'équipement qu'il faut. Les gens qui sont sur la machinerie normalement doivent avoir les qualifications qu'il faut. Les gens soumissionnent et c'est le prix. Ils ont des obligations de résultat avec des cautionnements. Alors, quand on arrive après ça... Et le reste, moi, je ne crois pas à ça et je trouve qu'on ne joue pas les règles de l'entreprise privée, normalement.

Que les gens essaient... Je connais ça, j'ai vécu ça, moi. Quand j'ai fait du drainage agricole, moi, j'ai changé les règles; justement, c'étaient toutes des affaires de même quand je suis arrivé au ministère. J'ai dit concurrence. Non seulement ça, on ne choisira plus rien, c'est les cultivateurs qui vont choisir. Il s'est tellement fait de drainage que j'avais enlevé le programme, sacrifice! Là, ça a marché, ça a

arrêté de jouer à la mère et Us se sont aperçus que les cultivateurs étaient capables de choisir leurs entrepreneurs. Au début, on a eu nombre de représentations qui disaient: Ils ne pourront pas, ils ne sont pas capables, ils n'ont jamais fait ça. Je regrette, c'est des grands garçons, on est dans un monde d'adultes et on va vivre dans un monde d'adultes. Bien, ça a "swigné", ça a multiplié à tour de bras. Pourquoi? Parce qu'on jouait les règles de l'entreprise.

Alors, dans le domaine de l'entretien d'hiver, on n'est pas en 1945, je connais ça, moi. L'un des premiers au Québec qui a ouvert les chemins l'hiver, c'est mon père, entre Lévis et Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Il a fallu qu'il convainque toutes les municipalités une par une, en expliquant les avantages d'avoir les chemins ouverts l'hiver alors que les ministres étaient contre parce qu'ils disaient qu'ils seraient leurs camions l'hiver et qu'ils continueraient à faire ça, sauf que le progrès, c'était d'ouvrir les chemins l'hiver. Ça, c'est à la fin de la guerre, en 1945 ou 1946, ces années-là. Alors, aujourd'hui, on est rendus dans les chemins d'hiver qu'on joue à la mère comme si on était au début. On n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction quand on est dans l'ouverture des chemins l'hiver. Des gens sont capables de faire ça, ils ont la machinerie qu'il faut aujourd'hui et elle est bien développée, et on a contribué à la développer au Québec la machinerie pour ouvrir les chemins l'hiver. Qu'est-ce qu'on a à jouer à la mère avec les entrepreneurs? C'est le prix. Les gens, c'est ça qu'ils veulent, ils sont tannés de payer des taxes. Ils veulent que ceux qui font l'ouvrage soient les plus compétents, les plus efficaces, les plus capables. Et la règle dans le marché de l'entreprise privée - on vante tout le temps l'entreprise privée - c'est quoi? C'est la concurrence par la compétence et le service rendu pour le prix. C'est ça, la règle. Alors, jouons-la. Là, on ne joue pas, on tire des boules, on joue aux boules.

**M. Middlemiss:** M. le Président, il me semble que le député de Lévis n'a rien compris. L'entreprise privée, là, réellement... Le système qu'on avait, comparons-le au système qu'on a aujourd'hui où le prix est déterminé par la libre concurrence et non pas par une négociation comme avec le système qu'on utilisait avant. Là, c'est réel, sauf que les gens qui sont censés être des professionnels, les déneigeurs, c'est eux qui ont exprimé, qui ont dit... Et ça nous concerne, la sécurité des gens sur la route. Il semblerait que, pour le député de Lévis, n'importe qui peut faire le déneigement. Il compare ça à faire le drainage d'une terre ou des choses comme ça. Non, ce n'est pas la même chose, malheureusement. C'est que, lorsqu'il y a une tempête de neige, mère Nature est tellement forte que, même avec tout l'équipement et avec toute l'expertise qu'on a, des fois on ne réussit pas réellement à

déneiger et, lorsqu'il y a des accidents, les gens sont les premiers à nous critiquer. Donc, nous autres, on a dit: Regardez, c'est important et ce n'est pas un travail comme un autre. Si l'entrepreneur, qui est en train de creuser un fossé, le drainage et tout ça, en cours de route, fait faillite, ça ne causera pas de problème. Mais celui qui est supposé déneiger, si on arrive au milieu d'une tempête et qu'il a fait faillite, on n'a personne qui attend et on n'est pas pour, comme gouvernement, s'acheter de l'équipement et le mettre en réserve en tout cas qu'un tel ne fasse pas son contrat. On ne peut pas se permettre ça. Ça, ça serait gérer aux petits bouts de chandelle. Ça serait gérer comme dans le passé. On est des gens responsables, M. le Président, on a changé ça pour des soumissions publiques. On veut s'assurer que les gens qui vont le faire sont compétents et on a averti les gens que, si, en cours de route, on a des problèmes, on est prêts à revoir, à réviser ces choses-là. L'affaire de choisir au hasard entre deux soumissionnaires égaux, on n'a pas inventé la roue, M. le Président, ça se fait partout. De quelle autre façon peut-on décider entre deux entrepreneurs que nous avons jugés, premièrement, compétents, parce qu'on a accepté leur soumission? Au moins au sort...

**M. Garon:** Combien de contrats d'hiver ont été octroyés actuellement pour la prochaine année?

**M. Middlemiss:** On a 260 appels d'offres en cours, mais on ne sait pas combien ont été octroyés encore.

**M. Garon:** Vous ne le savez pas?

**M. Middlemiss:** Non, on est en train... On veut finaliser ça. Je dois regarder ça demain matin.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, est-ce que cette formule-là déjà vous indique que plus de gens se sont intéressés à l'entretien d'hiver, plus de contracteurs?

**M. Middlemiss:** À première vue, il me semble que non. Il y a bien des endroits où il y avait un soumissionnaire. Fort probablement, c'est l'entrepreneur qui avait le contrat dans le passé. Il y a quelques endroits... Comme je vous dis, c'est la minorité.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, on est toujours à l'engagement 1.

**M. Garon:** Quand prévoyez-vous signer les contrats pour l'hiver? On est rendus à la mi-août.

**M. Middlemiss:** On se prépare pour aviser...

Oui. À la fin du mois d'août. Il faut aviser les gens maintenant. On a fait la vérification que les gens avaient l'équipement, qu'ils rencontreraient les exigences. Il fallait s'assurer de ça avant de leur octroyer le contrat.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir - je vous demande ça, libre à vous - la liste des soumissions pour l'hiver prochain, au cours du mois de septembre, pour les contrats que vous aurez donnés avec les distances et les prix?

**M. Middlemiss:** Ceux qu'on va donner?

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** D'accord. Je pense que oui. Lorsque ce sera disponible, on va vous la faire parvenir.

**M. Garon:** O.K.

**M. Middlemiss:** On n'a aucun secret dans ça.

**M. Garon:** Et comment ils ont été choisis, si c'était par soumissions ou par tirage au sort?

**M. Middlemiss:** Les seuls qui sont tirés au sort, M. le Président, c'est évident: deux entrepreneurs qui finissent avec le même prix et ils sont à 80 %.

**M. Garon:** C'est ça. C'est pour savoir ça et voir...

**M. Middlemiss:** Je sais qu'il y a un cas où, je ne sais pas comment, mais il y en a deux et il y a un sou de différence.

**Une voix:** Mais là il n'y a pas de tirage au sort?

**M. Middlemiss:** Bien non.

**Une voix:** Le sou vient faire la différence.

**M. Middlemiss:** En autant qu'il est à 80 %. Il y a quelqu'un qui a pu l'arrondir, mais il y avait un sou de différence.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir la liste de ceux qui ont obtenu leur contrat et si ça a été par soumission, le plus bas soumissionnaire, ou par tirage au sort?

**M. Middlemiss:** D'accord. Le tirage au sort, ça va être évident: s'il y en a deux à 80 % avec le même prix, ça a été tiré au sort et le gagnant...

**M. Garon:** Je ne sais pas quelle liste vous allez me fournir.

- M. Middlemiss:** On va vous fournir ça.
- M. Garon:** J'aimerais que ça apparaisse sur la liste.
- M. Middlemiss:** On va vous fournir la liste des gens qui ont soumissionné et vous allez voir qui est le plus bas soumissionnaire.
- M. Garon:** Ça marche. Merci.
- M. Middlemiss:** Bienvenue.
- Le Président (M. Gauvin):** la liste de ceux qui ont fait des propositions au ministère par soumissions.
- M. Middlemiss:** Sur les 260 contrats qu'on a cette année.
- Le Président (M. Gauvin):** Ce qui va identifier ceux retenus.
- M. Garon:** Pour l'ensemble des contrats, ça va faire à peu près combien de contrats?
- M. Middlemiss:** 260 cette année.
- M. Garon:** O. K. Avec les distances pour chacun des contrats?
- M. Middlemiss:** Oui, parce que la demande de soumissions identifie la longueur du circuit.
- Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 1.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 2.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 3.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 4.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 5.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 6.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 7.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 8.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 9.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 10.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 11.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 12.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 13.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 14.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 15.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 16.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 17.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 18.
- M. Garon:** Vérifié.
- Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 19.

**M. Garon:** "Règlement d'une réclamation sur le contrat 665-0908-4 concernant la reconstruction de la bande médiane et du système d'éclairage [...] sur les ponts de l'île-aux-Tourtes et leurs approches: 70 954, 24 \$." J'aimerais savoir quel était le montant de la réclamation par la compagnie d'asphalte Beaver et quel était le montant du contrat. Le règlement à 70 954 \$ a été décidé par qui pour des travaux effectués en quelle année?

**M. Middlemiss:** Je n'ai pas le montant du contrat original, mais on va le chercher. Entretiens, je vais vous donner ceci: à la suite de l'exécution du contrat, l'entrepreneur a présenté une réclamation le 19 mars 1986 au montant de 517 782, 69 \$ concernant certains travaux Imprévus. Après analyse de la réclamation, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 70 954, 24 \$, que l'entrepreneur a accepté le 18 septembre 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat.

Donc, si, sur ce contrat, la demande de réclamation est venue le 19 mars 1986, il me semble que ça a été fait en 1984 ou 1985.

**M. Garon:** Mais en quelle année précisément? Les travaux ont été effectués quand? (11 h 15)

**M. Middlemiss:** Un contrat qui a été octroyé en 1984, pour un montant de 2 448 773, 11 \$.

**M. Garon:** Et la réclamation a été produite quand?

**M. Middlemiss:** Le 19 mars 1986.

**M. Garon:** Ah, ah! Et comment ça se fait qu'ils font des travaux en 1984 et que la compagnie d'asphalte Beaver produit sa réclamation seulement au mois de mars 1986, et qu'on règle cinq ans plus tard?

**M. Middlemiss:** Les travaux ont été terminés en juillet 1985.

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** Et, suite à ces travaux-là, l'entrepreneur a présenté une réclamation le 19 mars 1986, pour un montant de 517 782, 69 \$.

**M. Garon:** Et quelle a été la première décision du ministère là-dessus. Le ministère, est-ce qu'il avait...?

**M. Middlemiss:** Le ministère, le 18 septembre 1990, a offert un montant de 70 954, 24 \$.

**M. Garon:** Non, mais lorsqu'il a reçu ça en 1986? Là, en 1990, c'est quand même plusieurs années plus tard, quatre ans plus tard.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est une façon de négocier. L'entrepreneur soumet une réclamation; il y a un échange avec le ministère et jamais on n'a accepté les montants qu'il avait présentés, sauf que le dernier montant qu'on a recommandé était de 70 954, 24 \$, que l'entrepreneur a accepté le 18 septembre 1990. Entre mars 1986 et septembre, il y a eu des échanges et des discussions, mais finalement on s'est entendus sur ce montant-là.

**M. Garon:** Et il réclamait ça pourquoi? Pour quelles fins réclamait-il ça? Parce qu'il a réclamé 500 000 \$ et quelques. Là, vous dites que vous réglez pour 70 000 \$ et ça a pris quatre ans et demi.

**M. Middlemiss:** L'entrepreneur a basé sa réclamation sur les coûts supplémentaires qu'il aurait subis dû à la vitesse excessive de la circulation.

**M. Garon:** Ça devait être prévu, ça, le nombre de véhicules. Quand il a fait sa soumission, là, le nombre de véhicules, est-ce qu'il a augmenté ou bien si c'était... Sûrement, à cet endroit-là...

**M. Middlemiss:** L'entrepreneur a soumis une demande.

**M. Garon:**... il devait savoir combien il passe de véhicules. Sur l'autoroute 40, il n'a pas dû y avoir de variations entre le nombre de véhicules qui sont passés et ceux qui devaient passer selon les chiffres, parce que vous avez des statistiques annuelles sur ces routes-là.

**M. Middlemiss:** M. le Président, ce n'est pas le ministère des Transports qui suggère ou qui dicte ce que l'entrepreneur devrait réclamer. L'entrepreneur a le droit de faire sa réclamation, mais c'est le ministère qui juge à propos de l'accepter ou non. Dans le contexte présent, l'entrepreneur a soumis une réclamation de 517 782, 69 \$. Il donnait comme prétexte que c'était dû à la vitesse excessive; les travaux auraient dû être faits sur une période de cinq mois durant l'année 1984, mais ils se sont réalisés en cinq mois s'étendant sur une période de deux ans, soit en 1984 et 1985. Donc, pour ces raisons-là, il a fait une demande, mais on a acquiescé à la demande en disant que la fermeture du chantier en 1984 aurait créé un préjudice, donc on a compensé pour 15 175, 40 \$; pour l'ouverture du chantier en 1985, on lui a donné une compensation de 2 560, 79 \$; indexation des travaux pour 1985, 13 426, 93 \$; signalisation supplémentaire, 38 000 \$; nettoyage des voies de roulement en 1985, 1 800 \$, pour un montant total de 70 954, 24 \$ que nous avons jugé justifiable sur un montant de 517 000 \$.

**M. Garon:** L'indexation, ce n'est pas trop normal. Est-ce que vous avez la liste des réclamations depuis 1986 auxquelles vous avez fait droit? Il me semble qu'à première vue la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver, ça revient souvent. Est-ce que vous avez la liste de ceux qui ont fait des réclamations depuis 1986 et celles que vous avez acceptées?

**M. Middlemiss:** On peut vérifier ceux qui ont fait des réclamations depuis 1986. M. le député, est-ce que vous n'avez pas fait une demande pour ça?

**M. Garon:** Pardon?

**M. Middlemiss:** Est-ce que vous n'avez pas déjà demandé ça aux crédits?

**M. Garon:** On n'a pas eu de réponse.

**M. Middlemiss:** Non, non. La demande a été faite, il me semble. O. K.

**M. Garon:** On a fait une demande aux crédits.

**M. Middlemiss:** Si la demande est faite, nous sommes en train de...

**M. Garon:** Pour ceux qui ont fait des réclamations.

**M. Middlemiss:** Oui. Parce qu'il y en avait eu un cas et vous aviez dit que c'était la première fois que vous voyiez une réclamation de cette nature-là. Vous vouliez savoir s'il y en avait d'autres.

**M. Garon:** Là, je voudrais la reformuler.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, M. le ministre, c'est que le ministère...

**M. Garon:** La liste de ceux qui ont fait des réclamations que vous avez accordées, les noms des compagnies et les montants depuis 1986.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, vous nous dites, M. le ministre, que le ministère est déjà en train de...

**M. Middlemiss:** Il me semble que la question nous a été posée et nous sommes en train de le préparer. Je dois dire, M. le Président, que, depuis hier, il me semble qu'il y en a quatre ou cinq qu'on a faits. Entre autres, il y a un cas où c'est la cour qui nous a forcés à payer le montant total.

**M. Garon:** Vous n'avez pas fourni de réponse aux crédits. Aux crédits, on l'a demandé et vous nous avez renvoyés aux engagements.

**M. Middlemiss:** Non, mais il me semble que la demande a été faite et il me semble que nous sommes à préparer cette liste-là. Sinon, on va la préparer, oui.

**M. Garon:** Alors, est-ce que vous pouvez nous confirmer que vous allez fournir la liste, depuis 1986, des gens qui ont obtenu des réclamations, le nom des compagnies et les montants?

**M. Middlemiss:** M. le Président, comme je l'indique, c'est qu'il y en a au moins cinq ou six depuis hier qu'on a passées Ici, des réclamations de cette nature-là où nous nous sommes entendus à la fin.

**M. Garon:** Je vous pose la question.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Je vous ai donné une partie des réponses. Vous avez posé la question sur au moins six. Donc, il y en a au moins six depuis août 1990.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, M. le ministre, une demande est reformulée pour avoir la liste des dépassements...

**M. Garon:** Pas des dépassements, des réclamations...

**Le Président (M. Gauvin):** Excusez, des réclamations.

**M. Garon:**... auxquelles le ministère a fait droit, soit parce qu'il l'a décidé lui-même ou encore à cause des décisions des tribunaux d'arbitrage, avec le nom de la compagnie et le montant.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 19 est vérifié?

**M. Garon:** O. K.

**M. Middlemiss:** Donc, M. le Président, ceux auxquels on n'a pas fait droit, vous ne voulez pas en entendre parler, de ceux-là. S'il y en a des réclamations, il y en a, O. K. Il y en a. Il y a des réclamations auxquelles...

**M. Garon:** Si vous voulez me donner en plus ceux qui ont fait des demandes, ça ne me fait rien. Je ne vous demande pas ceux-là parce qu'il n'y a pas de dépenses. On surveille les dépenses des fonds publics. Si vous n'avez pas dépensé d'argent... Si vous voulez me le fournir, je ne le refuserai pas.

**M. Middlemiss:** Non, mais je pense que régler une réclamation de cette nature-là, 500 000 \$, pour 70 000 \$, c'est tout un coup.

**M. Garon:** Acceptez-vous ou bien non? O. K.

**M. Middlemiss:** Non, non, mais je vous l'ai dit. Je pense qu'on va le faire, on va vous le donner. Pas de problème.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, une liste sera fournie en rapport avec la question du député de Lévis.

**M. Garon:** La liste des réclamations auxquelles le ministère a fait droit, qu'il a acceptées depuis 1986, avec le nom de la compagnie et le montant.

**Le Président (M. Gauvin):** Nous avons l'engagement du ministre, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Engagement 19, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. Engagement 20.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 21.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 22.

**M. Morin:** Excusez, oui. À 21, "Chicoutimi TNS", qu'est-ce que ça veut dire?

**M. Garon:** Habituellement, c'est TNO. Là, c'est marqué TNS.

**M. Middlemiss:** Territoire non subdivisé? Non organisé? Est-ce que ça va...

**M. Morin:** Je vous pose la question.

**M. Middlemiss:** Territoire non... Est-ce que quelqu'un peut nous dire c'est quoi, là?

**M. Morin:** Surtout que Chicoutimi, ce n'est pas dans le comté de Lac-Saint-Jean, c'est pour ça que ça m'inquiète un peu plus.

**M. Middlemiss:** Ah, territoire non subdivisé, l'équivalent de TNO, j'ai l'impression.

**M. Morin:** Qui serait dans le comté de Lac-Saint-Jean?

**M. Middlemiss:** Lac-Saint-Jean, MRC de Lac-Saint-Jean, oui, circonscription électorale de Lac-Saint-Jean.

**M. Morin:** C'est pour ça que je voudrais le savoir. La route 169, c'est pas mal loin de...

**Une voix:** Ce n'est pas TNS.

**M. Middlemiss:** On me dit que TNS est

peut-être de trop.

**M. Morin:** Chicoutimi aussi.

**M. Garon:** Parce que Chicoutimi dans le comté de Lac-Saint-Jean, ça ne marche pas. Chicoutimi, ce n'est pas dans le comté de Lac-Saint-Jean.

**M. Morin:** C'est bien loin de la route 169. Alors, c'est pour ça qu'il y a beaucoup de facteurs qui ne marchent pas.

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

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce qu'on retient au moins...

**M. Middlemiss:** Regardez, on peut vous envoyer... Il me semble qu'il n'y a personne qui...

**M. Garon:** Écoutez, est-ce qu'on peut laisser l'engagement 21 en suspens pour le demander, parce que là ça ne marche pas du tout? Le député de Dubuc me dit que 169, ce n'est pas dans le...

**M. Middlemiss:** Soit ça ou bien on s'engage à vous donner la réponse.

**M. Morin:** Parce qu'il doit y avoir une erreur.

**M. Garon:** Il y a quelque chose qui ne va pas là.

**M. Middlemiss:** On va vous le donner cet après-midi, sans le laisser en suspens. Je m'engage...

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'engagement 21 en suspens. Je passe à l'engagement 22.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 23.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 24.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 25.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 26.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 27.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 28.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 29.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 30.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 31.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 32.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 33.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 34.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 35.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 36.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 37.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 38.

**M. Garon:** C'est quoi, cette affaire-là? "Contribution pour le paiement d'honoraires professionnels pour la préparation, la surveillance des travaux ainsi que pour les travaux décrits dans le protocole d'entente no 2234, signé en date du 22e jour de septembre 1989: 2 000 000 \$, corporation municipale de Fatima." Je dois vous dire que c'est succinct un peu comme renseignements pour 2 000 000 \$ dans un vidage. On n'a aucune idée de quoi il s'agit en voyant ça. On ne sait même pas quel genre de travaux. Des honoraires de 2 000 000 \$ pour construire une route à Fatma. Sacrifice, ça ne peut pas être le boulevard Métropolitain à Fatima!

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** C'est un protocole d'entente entre le ministère des Transports du Québec et

la corporation municipale de Fatma. C'est que la municipalité a l'intention de procéder à des travaux municipaux d'installation d'aqueduc, d'égoût sanitaire, de trottoirs et d'éclairage. En même temps, le ministère a procédé à la réfection d'une section du chemin Les Caps et d'une section du chemin Grand-Ruisseau, lesquels sont à son entretien.

**M. Garon:** C'est des travaux estimés à combien? Parce qu'on parle de 2 000 000 \$ seulement pour les paiements d'honoraires professionnels. On paie le montant à la municipalité. Les routes vont être faites par la municipalité.

**M. Middlemiss:** Le protocole d'entente pour 2 000 000 \$, la contribution du ministère des Transports est de 91 % et la contribution municipale est de 9 %.

**M. Garon:** Oui, mais c'est pour des travaux estimés à combien? C'est de l'argent, 2 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** C'est 2 220 000 \$.

**M. Garon:** Pour les travaux?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Et les honoraires sont de 2 000 000 \$?

**Le Président (M. Gauvin):** Parce que, M. le ministre, de la façon dont c'est présenté sur notre document, ça semble...

**M. Middlemiss:** Non. Ça, c'est global, les travaux ainsi que les honoraires professionnels, les deux.

**M. Garon:** Tout?

**M. Middlemiss:** Tout. Le tout, c'est 2 220 000 \$, dont 2 000 000 \$ du ministère des Transports du Québec et 220 000 \$...

**M. Garon:** Comment ça se fait que vous payez les égouts et l'aqueduc, à Fatma?

**M. Middlemiss:** À la réfection d'une section du chemin Les Caps et d'une section du chemin Grand-Ruisseau, lesquels sont à son entretien. En même temps, la municipalité a fait des travaux municipaux d'aqueduc, d'égoût sanitaire, de trottoirs et d'éclairage. Je ne sais pas dans quelle proportion; il semble que la proportion de paiement est de 91 % et 9 %.

**M. Garon:** Quelle est la proportion des 2 000 000 \$ qui va aller pour les travaux d'aqueduc et d'égoût?

**M. Middlemiss:** Je n'ai pas ça ici. Je pourrai certainement vous le fournir. Les travaux du ministère, je peux vous les énumérer, dans le protocole d'entente: c'est terrassement et structure de la chaussée, excluant les tranchées d'un égout sanitaire et l'aqueduc, installation d'un égout pluvial, aménagement d'une chaussée à deux voies, pose de revêtement bitumineux, raccordement aux rues et chemins que la route et le chemin Interceptent, **engazonnement**, modification de la signalisation.

**M. Garon:** Combien de kilomètres?

(11 h 30)

**M. Middlemiss:** O.K. Il y a sur la route une longueur de **1,85** kilomètre.

**M. Garon:** Combien?

**M. Middlemiss:** Sur la route, 1,85 kilomètre et, sur le chemin, **0,84** kilomètre.

**M. Garon:** Là, vous n'avez peut-être pas les renseignements, je voudrais laisser l'engagement en suspens. On va poser des questions au début de l'après-midi là-dessus. J'aimerais avoir le portrait un peu, la ventilation des dépenses, qu'est-ce qui va sur la route, qu'est-ce qui va sur l'aqueduc et l'égout.

**M. Middlemiss:** Bien, je viens de vous le dire exactement là.

**M. Garon:** Bien, vous ne l'avez pas là, vous m'avez dit...

**M. Middlemiss:** Les travaux définis comme étant ceux du ministère...

**M. Garon:** Je comprends, **mais** c'est...

**M. Middlemiss:** ...j'ai dit: le terrassement et la structure. Donc, ça, c'est 2 000 000 \$ incluant les honoraires.

**M. Garon:** Oui, oui. Je comprends, mais...

**M. Middlemiss:** Et, pour la municipalité, travaux d'assainissement des eaux prévus dans le cadre du projet de la SQAÉ, travaux **d'égout** sanitaire qui consistent en la construction d'un réseau d'égout sanitaire non inclus dans les travaux d'assainissement des eaux.

**M. Garon:** Comment ça coûte habituellement là, faire un kilomètre d'autoroute?

**M. Middlemiss:** 1 000 000 \$, 1 500 000 \$.

**M. Garon:** Mais, là, voyez-vous, on est actuellement à **Fatma** et on parle de 2 000 000 \$ pour faire, vous l'avez dit tantôt, l'équivalent à peu près de 2 kilomètres et demi; ça fait qu'on

est dans le coût d'une autoroute. C'est de l'argent.

**M. Middlemiss:** Ça, c'est le coût de construction, là. O.K. On m'indique qu'aujourd'hui, à date, le coût pour un kilomètre d'autoroute est plutôt de l'ordre de 2 000 000 \$.

**M. Garon:** Alors, là, pour ne pas prendre le temps de la commission, j'aimerais ça qu'on ait plus de renseignements là-dessus et on va y revenir au début de l'après-midi. Je veux avoir le protocole d'entente...

**M. Middlemiss:** Bien oui.

**M. Garon:** ...et la ventilation des coûts, tu sais, qu'est-ce qui va pour la route, qu'est-ce qui va pour l'aqueduc et l'égout, etc. Ça va?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre. est-ce qu'on s'entend pour le suspendre?

**M. Middlemiss:** M. le Président, je ne suis pas certain si je peux avoir les renseignements cet après-midi parce qu'on m'indique que c'est la municipalité qui était le maître d'oeuvre et à ce moment-là...

**M. Garon:** Oui, mais normalement vous avez signé un protocole d'entente. Vous n'avez pas donné 2 000 000 \$ de même là. Vous avez dû estimer...

**M. Middlemiss:** M. le Président, j'ai exactement le protocole d'entente, je l'ai ici, je l'ai identifié. Ici, c'est identifié: les travaux à la responsabilité du ministère des Transports et les travaux à la responsabilité de la municipalité. Mais je n'ai pas de ventilation.

**M. Garon:** Non, mais vous avez dû faire une projection de ventilation. Pour accorder 2 000 000 \$, vous avez dû voir qu'est-ce qui relève normalement de vous et qu'est-ce qui relève normalement de la municipalité. C'est pour ça que je dis: Les aqueducs et les égouts, normalement, ça relève des municipalités; ça ne relève pas du ministère des Transports. L'égout pluvial, oui.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je ne suis pas certain que je puisse avoir les renseignements pour cet après-midi; je peux certainement les fournir plus tard si je ne peux pas les avoir après-midi.

**M. Garon:** O.K. Moi, c'est parce que je veux avancer...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** ...et ne pas attendre que vous

ayez les renseignements parce que...

**Le Président (M. Gauvin):** On a deux choix: ou on le considère comme vérifié sous réserve d'avoir la documentation que vous exigez ou on le suspend.

**M. Garon:** Non. J'aime autant le suspendre et on reviendra au début de l'après-midi là-dessus.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 38, suspendu. L'engagement 39.

**M. Garon:** L'engagement 39, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 40.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 41.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 42.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 43.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 44.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 45.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 46.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 47.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 48.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 49.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 50.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 51.

**M. Garon:** Attendez un peu là. 50. "Contrat

pour le terrassement, la structure de la chaussée, le drainage et la construction d'un ponceau en béton sur le chemin du 8e rang, dans la municipalité de Saint-Claude, comté de Richmond. Longueur de 0, 19 kilomètre." Est-ce que c'est le pont qui a 0, 19 kilomètre? Quand on parle d'un ponceau, 0, 19 kilomètre, ça fait un ponceau là qui...

**M. Middlemiss:** Bien non, c'est certainement la longueur... Pour moi, ce n'est pas la longueur du ponceau. C'est la chaussée qui est affectée par l'installation de ce ponceau où on va faire du terrassement et la structure de la chaussée.

**M. Garon:** Est-ce que c'est un chemin numéroté qui relève du ministère des Transports, le chemin du 8e rang?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** On m'indique que, non, le 8e rang n'est pas nécessairement une route numérotée.

**M. Garon:** Est-ce que c'est une route qui est de la responsabilité du ministère des Transports?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Puis, pourquoi le ponceau? Il devait y avoir un ponceau là avant. Il était...

**M. Middlemiss:** M. le Président, on n'a pas les détails. On va faire la vérification et puis on va transmettre les renseignements.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** On suspend l'engagement 50.

**M. Garon:** On va le mettre en suspens, 50.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 51.

**M. Middlemiss:** Mais je ne suis pas convaincu que je peux avoir les réponses pour cet après-midi, là, moi.

**M. Garon:** Non, mais c'est parce que ce n'est pas ça, l'affaire. Je vais vous dire une affaire. Je regarde ça là. Des fois, nous autres, on demande de l'argent pour des affaires où il passe 50 000 véhicules, 30 000 ou 15 000 véhicules par jour et vous n'en avez pas. Il faut attendre, puis le diable à quatre. Puis on remarque, à un moment donné, que, pour des affaires dans le 8e rang, où vous n'avez pas de chiffres de circulation, ou des ponts comme à Cascapédia, 5 000 000 \$, où vous ne savez même pas combien il passe d'automobiles ou de véhicules lourds,

vous avez l'argent. Dans des endroits où il passe du trafic, vous n'avez pas l'argent. C'est pour ça que je comprends mal des **fofs** comment fonctionne le ministère.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, vous demandez de le suspendre pour avoir de l'information additionnelle?

M. Garon: Oui, pour qu'on ait les renseignements concernant ces travaux-là, l'opportunité des travaux. Pourquoi **ils** ont fait des travaux de tout près de 300 000 \$, dans le 8e rang de la municipalité de Saint-Claude, comté de **Richmond**, sur une longueur de 0,19 kilomètre?

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, on le suspend et on revient...

**M. Garon:** Si on met ça sur une base de un kilomètre, ces travaux-là, ça veut dire 1 500 000 \$ du kilomètre.

**Le Président (M. Gauvin):** Et on y revient cet après-midi, s'il y a de l'information additionnelle.

L'engagement 51.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 52.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 53.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 54.

**M. Garon:** "Contrat pour la réparation des systèmes d'éclairage routier et le **relampage** des feux de circulation et clignotants, dans diverses municipalités, comté de Bonaventure. Ce contrat d'une durée d'un an est pourvu d'une clause permettant son renouvellement pour deux périodes annuelles et successives de douze mois. 53 000 \$." Alors, c'est pour faire l'éclairage des villages ou quoi?

**M. Middlemiss:** Il me semble que c'est pour l'entretien du système d'éclairage routier sur une période de trois ans.

**M. Garon:** Mais on ne voit pas ça ailleurs. On ne voit pas ça, je n'ai jamais vu ça pour d'autres comtés, des choses comme ça.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est que, dans le passé, les entretiens se faisaient par le ministère des Transports et, depuis un an, un an et demi, on a remis ça aux régions, et c'est les **régions** qui s'en occupent et l'entreprise privée.

**M. Garon:** Et vous avez demandé combien d'appels d'offres au Québec pour des genres de travaux comme ça? C'est la première fois que je vois ça, moi, "contrat pour la réparation des systèmes d'éclairage routier et le relampage des feux de circulation et clignotants, dans diverses municipalités, comté de Bonaventure. Je n'ai jamais vu ça avant pour un comté. J'aimerais voir combien il y a eu d'appels d'offres.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je viens de l'indiquer. C'est très clair.

**M. Garon:** C'est la première fois, oui.

**M. Middlemiss:** C'est que, dans le passé, le ministère des Transports s'occupait de ça. Aujourd'hui, pour décentraliser et que les travaux soient faits en région, pour que ça soit plus efficace...

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...on vient de commencer à donner des contrats. Et on peut vérifier...

**M. Garon:** Parce que, nous autres, dans nos comtés, on s'aperçoit que c'est plutôt pour que ça soit le moins vite possible, mais là, dans Bonaventure, c'est pour que ça soit le plus vite possible. Alors, j'aimerais savoir combien d'autres appels d'offres de cette nature vous avez faits depuis cette date où vous avez inauguré le système avec Bonaventure.

**M. Middlemiss:** On m'indique qu'il y a à peu près une dizaine de contrats qui ont été donnés en région, mais que, pour les régions de Québec et Montréal, avec les effectifs qu'on avait, on a gardé ça à l'entretien du ministère.

**M. Garon:** Alors, vous avez inauguré le système avec Bonaventure?

**M. Middlemiss:** Pas nécessairement, M. le Président.

**M. Garon:** Mais c'est le premier contrat, là.

**M. Middlemiss:** Bien oui. Il y en a peut-être d'autres. Est-ce que vous avez vérifié les engagements? Y en a-t-il d'autres qui s'en viennent?

**M. Garon:** C'est vous qui venez de me dire ça.

**M. Middlemiss:** Bien oui.

**M. Garon:** J'ai dit: C'est ta première fois que je vois ça. Vous avez dit: C'est vrai qu'on commence.

**M. Middlemiss:** D'accord. Mais est-ce que

vous en avez vu d'autres dans la revue que vous avez faite des engagements qui s'en viennent?

**M. Garon:** Je vous le demande.

**M. Middlemiss:** Bien, moi, j'arrive là-dessus.

**M. Garon:** Je ne le savais pas, moi. Je n'avais jamais vu ça, mais, l'erreur étant humaine, j'ai été prudent

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

**M. Garon:** Je n'ai pas fait d'affirmation trop vigoureuse, mais je vous ai dit: Il me semble à ma connaissance, c'est la première fois que je vois ça. Vous m'avez dit: C'est vrai. Bon! J'étais prudent, comme un bon témoin. Vous, vous avez confirmé ça. Je vous demande maintenant - vous dites que c'est la première fois - si c'est un système que vous allez généraliser, ou... Vous avez dit que vous en avez une dizaine d'autres. O. K. Je prends votre parole. Est-ce que vous avez l'intention de faire ça pour tous les comtés du Québec?

**M. Middlemiss:** On m'indique déjà, M. le Président, que ce qu'on a fait, c'est qu'on a maintenu les régions de Québec et Montréal avec des effectifs qu'on avait, mate qu'on a déjà 10 contrats de donnés dans des régions.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir la liste de ceux à qui vous avez fait ces contrats-là?

**M. Middlemiss:** Bien...

**M. Garon:** À quel endroit?

**M. Middlemiss:** Ils vont éventuellement venir. Si on ne veut pas devancer les engagements financiers, j'ai l'impression que, s'ils ne sont pas déjà passés, ils vont venir.

**M. Garon:** Je comprends. Mais, là, vous dites: C'est la première fois. C'est une nouvelle façon d'opérer. Parfait! J'aimerais savoir ceux pour lesquels vous êtes allés en appels d'offres et quel est votre échéancier pour réaliser cette nouvelle méthode.

**M. Middlemiss:** C'est déjà fait, M. le Président. On m'indique que la politique est en application députe un an et demi. C'est qu'il y a 10 contrats qui ont été donnés en région.

**M. Garon:** Bon! Dans quels comtés? Est-ce qu'il y a moyen d'avoir la liste?

**M. Middlemiss:** Bien...

**M. Garon:** Ça ne me semble pas un secret de sécurité nationale.

**M. Middlemiss:** Non, ce n'est pas ça, M. le Président. Il me semble que ces engagements-là vont devoir venir ici.

**M. Garon:** On veut savoir c'est quoi...

**M. Middlemiss:** Il va falloir qu'ils viennent ici ou bien Us sont passés. Maintenant, si on les a manqués parce qu'ils sont passés, ça, ce n'est pas de ma faute.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Je veux savoir c'est quoi, l'orientation du ministère dans ses dépenses publiques. Vous me dites: C'est un nouveau système, on va aller de cette façon-là. Je vous dis: C'est correct. LÀ, c'est le premier. Est-ce qu'on peut avoir la liste de ceux où vous avez procédé de cette façon-là, à date? Je ne voie pas en quoi... Vous êtes fier de votre politique ou bien vous en avez honte? Si vous en êtes fier, vous allez me dire: Certainement, ça me fait plaisir et je vais vous dire l'échéancier du reste, après ça.

**M. Middlemiss:** Il me semble, M. le Président...

**M. Garon:** Là, vous avez l'air tellement réticent que je suis en train de me demander pourquoi vous êtes réticent comme ça.

**M. Middlemiss:** C'est parce que ce n'est pas au ministère des Transports de faire l'ouvrage du critique de l'Opposition en transports.

**M. Garon:** Bien non, c'est votre orientation.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas à nous autres de faire ça. C'est à lui de s'assurer qu'ils sont là.

**M. Garon:** Moi, ça ne fait pas partie de mon mandat de lire dans votre esprit, je ne suis pas capable.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas à nous autres de faire votre travail.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas ça, c'est votre orientation.

**M. Middlemiss:** On vient de vous le dire. On a eu un cas où je vous ai dit: Ça fait partie d'une nouvelle politique, c'est un contrat. On en a donné 10 autres en région, qui devront passer ici. À Québec et à Montréal, on a maintenu ça au ministère avec les effectifs qu'on a. C'est ça, la politique.

**M. Garon:** Bon! Est-ce qu'on peut avoir la liste des contrats que vous avez donnés, à date, pour la réparation des systèmes d'éclairage routier, le relampage des feux de circulation et

des clignotants, comme vous avez fait pour le comté de Bonaventure qu'on étudie à l'engagement 54 du mois de janvier 1991, puisque vous nous dites que c'est une nouvelle politique? Et votre échéancier à venir après ceux que vous avez mis en marche - vous dites qu'il y en a une dizaine - avec l'échéancier pour couvrir le Québec de cette façon-là puisque vous dites que c'est une politique qui va s'appliquer en dehors de Québec et de Montréal? C'est ça que je vous demande. Votre réponse, c'est oui ou c'est non.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** M. le Président, regardez, on va être obligés de faire le travail du critique de l'Opposition. C'est qu'on va identifier ceux qui sont à venir. Ils vont venir, il faut que ça vienne ici. Maintenant, s'il a manqué ceux qui sont passés, on va faire une vérification et on va les lui donner. Mais il me semble que ce n'est pas à nous de faire le travail de ça. Ça va venir ici, là. Ce qui va venir ici, il me semble que le ministère ne devrait pas être obligé de commencer à fouiller dans toutes ces choses-là. On a suffisamment de travail à faire, ils vont venir ici et on pourra les questionner à ce moment-là. Mais ceux qu'on n'a pas questionnés parce qu'on les a manqués, il me semble que ce n'est pas à nous autres, ce n'est pas notre responsabilité, mais on va regarder et on va le faire.

**M. Garon:** Mais...

**M. Middlemiss:** Non, non. Il me semble, M. le Président, qu'il y a une limite à la patience des gens. L'exercice qu'on fait ici, c'est de questionner les engagements. Maintenant, si on a passé des engagements avant aujourd'hui, ce n'est pas de ma faute si on ne les a pas questionnés, on ne les a pas vus. Ceux à venir, on va avoir l'occasion et l'opportunité de le faire. Donc, pourquoi devancer toute cette chose? Ça va venir.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, en réponse à la question du député de Lévis, M. le ministre, c'est que vous allez tenter de lister tous ceux...  
(11 h 45)

**M. Middlemiss:** Oui, on va faire le travail pour lui.

**Le Président (M. Gauvin):** ...et de produire ce...

**M. Garon:** M. le Président, je demanderais au ministre et à son équipe qu'ils relisent le règlement de l'Assemblée nationale. Je peux poser des questions sur tous les engagements passés que je veux. Ce n'est pas un jeu de cache-cache, là. On ne joue pas à la cachette, là. On ne joue pas à piquer des queues de renard sur des têtes, avec les yeux bandés, là. Ce n'est

pas ça, l'affaire.

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

**M. Garon:** Le but, c'est de voir comment le gouvernement dépense l'argent du public, les crédits qui ont été votés par l'Assemblée nationale. Le but de l'exercice, pour ceux qui ne comprennent pas ça, qui sont encroûtés dans la sclérose administrative, c'est l'argent du public, c'est le Parlement qui vote les fonds et, après ça, il vérifie comment l'argent est dépensé et le Vérificateur général est supposé, en plus, vous "tchéquer", comme administrateurs, si c'est bien fait. Il a eu même un mandat, depuis 1984 ou 1985, de vérifier la gestion administrative du ministère. Pourquoi? Parce que les contribuables, qui paient bien plus qu'ils ne veulent payer, veulent savoir comment leur argent est dépensé et on parle en leur nom. On demande des questions qu'eux poseraient s'ils étaient ici. Je vais vous dire une chose: Vous êtes bien mieux d'avoir les questions qu'on vous pose que de vous les faire poser dans le public, parce que le monde commence à être enragé de se faire siphonner comme il se fait siphonner. Ils veulent savoir et ils trouvent que l'argent est dépensé, beaucoup d'argent. Aujourd'hui, ils sont à la veille de se coudre les poches pour ne pas que le gouvernement le sorte de leurs poches, parce que, là, ça n'a plus de bon sens. Tantôt, on n'aura plus de chèque de paie, batêche! On va avoir un talon pour nous dire où l'argent est allé au gouvernement.

Alors, les gens, c'est ça qu'ils veulent. Moi, tout ce que je vous demande, là, c'est comment... Je ne porte pas de jugement, même. Je ne dis rien. Je n'ai même pas commenté votre façon de faire. Je vois qu'elle commence avec Bonaventure. Je ne dis pas que c'est bon ou mauvais; je veux savoir c'est quoi, votre orientation pour dépenser des fonds dans ce domaine-là. Point. C'est peut-être bien meilleur même, parce que je suis un de ceux qui ont été obligés de faire des représentations parce qu'il y avait, à un moment donné, six ou sept lumières fermées quand je m'en allais chez nous le soir. J'ai dit: Comment ça se fait que les lumières sont brûlées? Bien, ils ont dit: On attend qu'il y en ait assez de brûlées pour les remplacer. Peut-être que votre politique est bonne, je ne le nie pas, mais je veux savoir comment vous fonctionnez. C'est tout. Alors, arrêtez de toujours vous sentir comme un accusé. Vous êtes toujours là comme si on vous accusait de quelque chose quand on vous pose des questions.

**M. Middlemiss:** M. le Président, les choses doivent être claires, là.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** C'est que je ne refuse

aucunement de les donner. Je lui dis que ces renseignements-là, soit qu'ils ont été présentés dans les engagements passés ou qu'ils vont venir dans les engagements futurs. Il me semble que c'est ça. Là, je n'ai rien à cacher. Je lui dis: Faites votre travail. Allez les chercher, les renseignements. Si vous n'avez pas posé de questions dans le passé, ça, ce n'est pas de ma faute, mais vous allez avoir l'occasion d'en poser à l'avenir. Donc, Je ne cache rien. C'est là, c'est un document public. Vous les avez, là, les montants qu'on dépense. Donc, je n'ai rien à cacher.

**M. Garon:** Le but du ministre, c'est de faciliter le travail de la commission parlementaire.

**M. Middlemiss:** Non, non, c'est que, moi, je ne veux pas encombrer le ministère à faire...

**M. Garon:** Ce n'est pas d'essayer de nuire le plus possible.

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

**Le Président (M. Gauvin):** Sur cet engagement...

**M. Garon:** Je vous ai demandé tantôt si c'était la première fois. Vous m'avez confirmé que c'était la première fois. J'ai dit: À ma connaissance, c'est la première fois.

**M. Middlemiss:** Non, non, j'ai dit...

**M. Garon:** Là, vous dites: Essayez de le découvrir, essayez de le trouver. Voyons donc! Ce n'est pas ça, la "game", ici.

**M. Middlemiss:** Non.

**M. Garon:** C'est de savoir. Le ministre devrait, au contraire, nous faciliter la tâche et, s'il est fier de son administration... Moi, au contraire, je serais content de dire, il me semble, être à sa place: Voici, on est fiers de ça. On pense que ça va aller mieux et voici pourquoi on fait ça comme ça. Tout le monde va être content. Moi, je ne l'accuse de rien, là. Je lui demande tout simplement des questions sur sa façon de faire.

**M. Middlemiss:** Moi, non plus, M. le Président, sauf qu'il me semble que...

**M. Garon:** Ça n'a pas de bon sens.

**M. Middlemiss:** On va voir qu'au mois de février 1991 il y en a un autre qui s'en vient, là, dans la région...

**Le Président (M. Gauvin):** Février 1991.

**M. Middlemiss:** Oui, il y en a un qui s'en vient Ça s'en vient et il y en a d'autres qui s'en viennent. C'est ça que Je veux dire, là.

**M. Garon:** Bien oui.

**M. Middlemiss:** Donc, Il me semble qu'on devrait être conscients des engagements qui s'en viennent.

**M. Garon:** Oui, mais au lieu de recommencer le même débat à chaque affaire, je vous demande: Pouvez-vous nous faire la liste de ceux où vous avez procédé comme ça et l'échéancier que vous vous êtes donné pour procéder dans le reste...

**M. Middlemiss:** M. le Président, lorsqu'on arrivera à ceux-là, ils en prendront note. Les montants sont là, Hs sont déjà sur une feuille. On les traitera.

**Le Président (M. Gauvin):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** Justement, M. le Président, c'était tout simplement pour dire au député de Lévis que, lorsque j'ai consulté les mois postérieurs, j'ai vérifié qu'au mois de février on en avait déjà un dans le comté de Nicolet et on en avait un autre dans le comté d'Arthabaska dans le mois de mars, je pense. Donc, Il y en a qui s'en viennent quand on vérifie.

**M. Garon:** C'est ça, sauf qu'on lui demande la liste de ceux qu'ils vont faire au cours des prochains mois, qui sont déjà dans les engagements, et son échéancier à venir. Est-ce qu'il veut faire seulement ceux qu'il a faits maintenant ou s'il veut procéder de même dans l'avenir en dehors de Québec et de Montréal? On ne le sait pas. C'est ça que je lui demande et son échéancier pour procéder de cette façon-là, selon son intention. Est-ce qu'il va faire ça dans une partie du Québec seulement ou à la grandeur du Québec et l'échéancier qu'il s'est donné? S'il n'en a pas, qu'il dise: Je n'en ai pas. Ou qu'il dise: On n'en fera pas plus que ce qui est dans la machine là ou, encore, on a l'intention d'aller dans le reste du Québec au cours de l'année qui s'en vient, à peu près à tel rythme. C'est tout ce que je lui demande.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, en rapport avec l'engagement 54, est-ce qu'il est vérifié sous réserve?

**M. Garon:** Il va me répondre s'il veut me donner les renseignements ou non. Autrement, il va falloir recommencer le débat à chaque engagement. S'il me dit ça, ça va aller plus vite.

**Le Président (M. Gauvin):** J'avais cru

comprendre que le ministère avait déjà donné une réponse.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas sûr.

**M. Middlemiss:** M. le Président, si on veut procéder de cette façon, Je vais aller chercher tous les engagements à venir de cette nature.

**M. Garon:** Je vais vous dire une chose.

**M. Middlemiss:** Non, mais il me semble que c'est là.

**M. Garon:** Il y a des engagements sur lesquels on va à une vitesse... Hier, on en a vérifié combien très vite. Pourquoi? Parce qu'on a fait le point sur cette façon-là. On a dit: Le ministère fonctionne de cette façon-là, il ne semble pas que ce soit changé. On a été très rapidement. Là, il y a une nouvelle façon de faire. On veut faire le point sur cette nouvelle façon de faire. Après ça, on va aller plus rapidement là-dessus...

**M. Middlemiss:** M. le Président...

**M. Garon:**... d'autant plus qu'on est obligés de prendre la parole du ministre. C'est tout ce que je vous demande. Mais, si vous ne voulez pas nous le dire, on va être obligés de zigonner, de taponner. Je ne peux pas lire dans votre pensée - on n'est pas rendus là - s'il y a quelque chose à lire.

**M. Middlemiss:** M. le Président...

**M. Garon:** Peut-être qu'il n'y a rien à lire parce que vous ne le savez pas encore.

**M. Middlemiss:** Non, non. On peut faire des remarques tant qu'on voudra, M. le Président, sauf que je pense qu'il y a des gens qui sont durs de compréhension. Il me semble que j'ai dit, moi: S'il y en a qui sont passés, je ne voudrais pas être blâmé pour ça; pour ceux-là, on fera le travail pour ceux qui étaient censés le faire et qui ne l'ont pas fait. Mais, pour ceux qui sont à venir, on me posera des questions. Les montants sont là, on va vous donner les réponses. Je vous ai dit que ça fait un an et demi qu'on a changé de politique. Dans la région de Québec et la région de Montréal, on se sert des effectifs qu'on a; dans les autres régions, on a déjà donné les contrats. Déjà, il y a des gens, des entrepreneurs qui font les contrats. Donc, ces contrats-là sont donnés, ils vont passer aux engagements, ici. S'il y en a qui sont passés, je vais vous donner la liste de ceux qui sont passés. Mais, pour ceux à venir, ce sera à vous de faire votre travail et de questionner, si vous avez des questions à poser.

**M. Garon:** Moi, M. le Président, je suggérerais au ministre de lire les engagements qu'on vient de faire au Développement régional avec le ministre, député de Maskinongé. Il verrait qu'on a repris quatre ans et demi de retard, avec un ministre qui collaborait et - je vais vous dire une chose, à part ça - qui est un exemple pour tout le cabinet. Souvent, on avait les réponses à des questions qu'on lui demandait et qu'il s'engageait à nous fournir, l'après-midi même. On n'était pas rendus à notre bureau que les réponses étaient rendues. Quand il arrive des ministères comme celui des Transports, on a l'impression qu'il faut quasiment avoir un revolver pour avoir les réponses, parce que ça ne vient pas, ça taponne, ça niaise, tout ça.

Je vous donne un exemple. Vous pensez qu'on fait de la politique, là. Regardez les engagements, vous pouvez les lire et les fonctionnaires, pour leur édification, pourraient lire les engagements du Développement régional. Le ministre, ça a été: réponses. Ça a été rapide, jamais de zigonnage. Il nous disait oui et on passait à d'autres choses. Regardez la quantité d'engagements qu'on a faits dans le peu de temps qu'on les a faits, alors que les autres ne les avaient même pas faits et qu'on a été obligés de repartir de mars 1986. En quelques séances, depuis l'automne dernier, on a tout couvert et on est rendu le ministère le plus à date de tout le gouvernement parce que même juin est vérifié.

**M. Middlemiss:** M. le Président, la seule façon dont je pourrais répondre adéquatement au député: Est-ce qu'il voudrait que je lui donne la liste de tous ceux qui restent à passer? On va faire la liste pour cet après-midi et ça veut dire qu'il ne questionnera pas. Mais est-ce qu'on n'est pas mieux d'attendre et de passer ceux qu'on va avoir? Non, mais il me semble... De quelle façon...

**M. Garon:** M. le Président, je suis prêt à passer à un autre engagement, j'ai renoncé à mettre 10 onces dans un dé à coudre.

**M. Middlemiss:** Non, non. M. le Président, est-ce qu'il voudrait qu'on enlève dans le cahier tous les engagements de cette nature-là et qu'on lui prépare une liste? Il me semble que je ne peux pas lui préparer la liste immédiatement, je ne pourrais pas la lui donner cet après-midi ou dans le reste de la journée. On aura peut-être l'occasion, à la fin de la journée, pour ceux qu'on n'aura pas vus... Moi, je serais bien prêt à vérifier après ça et à lui envoyer une liste. Mais, pour ceux qu'on va vérifier aujourd'hui, pourquoi s'engager à préparer une liste de choses qu'on va voir aujourd'hui?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, la proposition du ministre est celle-ci, c'est qu'au dernier engagement relatif au projet

de transfert de responsabilité d'entretien et d'éclairage, le ministre est prêt à vérifier à savoir s'il y en a qui ont été oubliés. Est-ce que vous reprenez cette proposition?

**M. Garon:** Mol, je vais annuler la question.

**Le Président (M. Gauvin):** Votre question était pour...

**M. Garon:** Elle était bien simple.

**Le Président (M. Gauvin):**... les engagements passés. Ceux à venir...

**M. Garon:** Non. Il m'a dit que c'était la première fois qu'il faisait ça comme ça. Je lui avais dit que je pensais que c'était la première fois, il m'a dit que c'était la première fois. Je lui ai demandé les contrats pour lesquels il est allé en appels d'offres ou qu'il a donnés jusqu'à maintenant, quel territoire a couvert chacun des appels et, après ça, ce qu'il a l'intention de faire pour le reste, son intention. Point. C'est tout ce que je lui ai demandé.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, suite à ça, votre réponse, c'est les engagements passés...

**M. Middlemiss:** Oui, j'ai dit qu'on peut vérifier ceux-là. Les engagements à venir, ceux qu'on va faire aujourd'hui, ça ne sert à rien de faire une liste de ceux-là. On pourra regarder et voir s'il y en a d'autres à venir.

**Le Président (M. Gauvin):** Le ministre s'engage à vous fournir les engagements passés.

**M. Garon:** Il n'y en a pas de passés. Il m'a dit que c'était la première fois, à 54.

**M. Middlemiss:** Non, non, une seconde, là. À ma connaissance, M. le Président, c'est le premier engagement que je vois de cette nature. Je suis conscient que depuis un an et demi on a changé de politique au ministère des Transports en ce qui concerne l'entretien de l'éclairage en région et, à ce moment-là, s'il y a eu des contrats qui ont été donnés avant mon arrivée au ministère, moi, je ne le sais pas, là, je ne les ai pas regardés. C'est la première fois que, moi, je vois un contrat ici. Est-ce que vous, c'est votre premier aussi?

**M. Garon:** C'est moi qui l'ai demandé tantôt, j'ai dit: C'est la première fois que je vois ça. Je ne pense même pas que c'est... Je n'ai pas d'objection.

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

**M. Garon:** Je n'ai même pas d'opinion

péjorative par rapport à cette façon de faire parce que je sais à quel point des fois...

**M. Middlemiss:** Mol non plus.

**M. Garon:**... le ministère attendait qu'il y ait plusieurs lumières d'éteintes avant d'aller les réparer. J'ai fait moi-même des représentations déjà. Il y avait sept, huit lumières d'éteintes, j'ai dit: Comment ça se fait, batêche, attendez-vous qu'elles soient toutes éteintes? Qu'est-ce qui se passe? Vous n'avez plus le moyen... On vend trop d'électricité aux États-Unis? Qu'est-ce qui se passe? Ils m'ont dit: On attend qu'il y en ait un certain nombre d'éteintes avant de les réparer. Peut-être que ce système-là est meilleur, je ne le mets pas en doute.

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

**M. Garon:** Sauf que je vous pose des questions. Je vous ai dit: C'est la première fois que je vois ça, est-ce que c'est une nouvelle politique? Vous me dites oui. Je n'ai pas de raison de penser qu'il y en a eu d'autres dans le passé; je ne vous dis pas qu'il y en a d'autres dans le passé, je suis obligé de prendre votre parole et je la prends, d'ailleurs.

**M. Middlemiss:** M. le député...

**M. Garon:** Après ça, je vous demande pour l'avenir, à partir de cet engagement, qu'est-ce que vous avez fait de cette façon-là et qu'est-ce que vous avez l'intention de faire pour le reste des territoires qui ne sont pas couverts, avec votre échéancier?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** C'est tout ce que je vous demande.

**M. Middlemiss:** M. le député de Lévis, est-ce que...

**M. Garon:** Ce n'est même pas... Je n'ai même pas d'opinion négative par rapport à cette façon de faire là. Je pose la question juste pour avoir le renseignement.

**M. Middlemiss:** Et, moi, je n'ai rien à cacher. M. le Président, il me semble que tout ce que j'ai dit déjà, et il faudrait bien qu'on l'écoute, c'est qu'il y a eu un changement de politique dans l'entretien du système d'éclairage routier. On a décidé au Québec de maintenir la région de Québec et la région de Montréal avec des effectifs. Dans les autres régions, on a déjà donné des contrats. Donc, les seuls contrats qu'on donnerait à l'avenir, c'est si le contrat est terminé, mais, s'ils sont tous comme celui-ci, il a été donné pour trois ans. Il me semble qu'on

n'aura pas de demande de soumissions avant trois ans.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lotbinière.

**M. Camden:** M. le Président, question d'ordre, de règlement et de directive. On est actuellement à procéder à la vérification des engagements financiers, c'est-à-dire ce pourquoi des sommes ont été dépensées, pour quels projets, quelle est la nature de ces projets et par qui ces sommes ont été autorisées, qui a exécuté les travaux et la nature de ces travaux. Or, les questions qui sont actuellement posées font davantage référence depuis au-delà d'une vingtaine de minutes à une possible programmation de relampage, de vérification et de réparation du système d'éclairage. Ça fait, à mon avis, beaucoup plus référence à une étude de crédits. Or, on n'est pas à l'étude des crédits du ministère des Transports actuellement, mais bien plutôt à la vérification des engagements financiers.

Ce que je constate, moi, comme parlementaire, c'est qu'il y a des gens qui ont un rôle à assumer et à jouer, soit celui de l'Opposition, et ça ne m'apparaît pas être évident que c'est au ministère à faire la compilation de données pour les aligner sur une feuille pour établir ce qui a été dépensé. Les renseignements, ils sont dans une liasse de documents qui nous ont été déposés. Je me livre moi-même à l'exercice pour ma circonscription et je ne vois pas pourquoi les gens de l'autre côté ne se livrent pas au même exercice que je fais, moi, pour ma circonscription. Ils ont des gens qui sont rémunérés pour ça; leurs fonctions et leurs responsabilités sont de les compiler et de faire leur travail. Or, il m'apparaît davantage que le travail qu'on est en train de faire, c'est celui de l'étude des crédits. Cette étape a été dépassée, elle était au printemps dernier. Alors, il y aura prochainement des études de crédits au printemps prochain et, à ce moment-là, on se livrera à cet exercice.

**Le Président (M. Gauvin):** En fait, je demanderais à la commission: Est-ce qu'on pourrait revenir à la fin de la séance de cet après-midi et demander au ministre de fournir les engagements relatifs à ce qui est mentionné ici: relampage des feux de circulation et réparation du système d'éclairage? Il pourrait fournir au député de Lévis les engagements manquants qui n'ont pas été vus.

**M. Middlemiss:** M. le Président...

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que ça vous satisfait, M. le député de Lévis? Ce qu'on n'aurait pas identifié...

**M. Middlemiss:** Ce qu'on n'a pas identifié

dans le passé ou à venir, on pourrait vous le donner. En passant, on envoie au député de Lévis, à chaque mois, les engagements financiers de chaque mois. Automatiquement, à chaque mois, on transmet ces choses-là, mais on pourrait s'assurer, s'il y a eu d'autres engagements de cette nature avant celui-là, de les identifier et ceux qu'on n'aurait pas couverts aujourd'hui, on pourrait dire: Voici, il y en a d'autres à venir et ça couvre toutes les régions du Québec.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que ça vous satisfait, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Il donnera ce qu'il voudra là, je vais poser d'autres questions. Combien y avait-il de personnes affectées à ce travail-là dans Bonaventure, au ministère? (12 heures)

**Le Président (M. Gauvin):** La question que vous avez posée, est-ce qu'on la laisse en suspens?

**M. Garon:** Je n'ai pas eu de réponse. Alors, il nous répondra ce qu'il voudra. On va poser des questions pour avoir des réponses.

**Le Président (M. Gauvin):** Comme président, j'ai retenu que le ministre s'engageait à fournir tout ce qui n'aurait pas été couvert au cours de cette étude.

**M. Middlemiss:** C'est ça, oui.

**M. Garon:** On le recevra sans doute la veille des engagements, dans huit mois.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, comme président, nous allons revenir à la fin de la séance et reposer la question au ministre pour s'engager à fournir les engagements manquants ou qui n'ont pas été à la connaissance de la commission cet après-midi. Votre question, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Comme c'est, à toutes fins pratiques, un contrat de sous-traitance qui est donné ici, combien y avait-il de fonctionnaires maintenant qui vont être remplacés par ce contrat dans le comté de Bonaventure?

**Le Président (M. Gauvin):** On est toujours à l'engagement 54.

**M. Middlemiss:** Oui. M. le Président, on m'indique qu'il n'y a pas eu de mises à pied dans ce contexte-là. Moi, je me souviens que, dans la région de l'Outaouais, c'étaient les gens de Montréal qui venaient faire les travaux en région et des fois on était obligé d'attendre un mois ou deux. Il me semble qu'on a tenté d'améliorer le système et que les effectifs qu'on a à Québec et à Montréal, on les a maintenus et on fait le

travail là. En région, on a jugé à propos d'engager l'entreprise privée pour que ce soit fait de façon plus efficace parce que les gens sont sur place et on ne pouvait pas avoir des services d'électriciens partout en région, malheureusement.

**M. Garon:** O. K. C'est dans le programme de conservation. Puisque cet argent est pris dans le programme Conservation du réseau routier, vous allez affecter cette année à ces contrats de sous-traitance quelle somme d'argent du programme Conservation du réseau routier? Des contrats comme ça - vous en avez donné - dans ce programme-là, ça va faire quel total? Dans lesdits contrats que vous avez donnés.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on va vérifier et on vous donnera les chiffres. La demande, c'est exactement ce que je me suis engagé à donner au député de Lévis, on va vérifier dans le passé s'il y en a eu d'autres contrats de cette nature-là avant celui-là.

**M. Garon:** En 1990, en 1991, l'année qu'on étudie...

**M. Middlemiss:** On est en 1990.

M. Garon:... il y en a pour combien et vous allez sauver combien de postes de fonctionnaires avec ces contrats que vous donnez en sous-traitance? Parce que vous n'allez pas me dire que vous allez donner 10 contrats de sous-traitance qui sont peut-être du même ordre de grandeur, 50 000 \$, et que vous ne sauvez pas un seul poste. Vous allez sauver combien de postes de fonctionnaires, de travaux qui ne seront plus faits par le ministère, de gens de Montréal qui n'iront plus dans l'Outaouais et peut-être de gens de Québec qui n'iront plus en Gaspésie? Vous allez sauver combien de postes avec ces contrats de sous-traitance pour la réparation des systèmes d'éclairage routier et le relampage des feux de circulation et clignotants" que vous allez donner à contrat privé?

**M. Middlemiss:** M. le Président, nous allons fournir les renseignements.

**M. Garon:** Vous ne vous êtes pas posé cette question-là quand vous avez établi votre politique?

**M. Middlemiss:** M. le Président, il me semble que j'ai été très clair, c'est que la politique est là depuis un an et demi. Donc, je n'ai pas eu l'occasion d'être celui qui a fait l'analyse avec les gens et il me semble que...

**M. Garon:** Dans l'armada qui vous entoure,

est-ce qu'il y en a qui le savent? Vous avez des sous-ministres adjoints - le sous-ministre n'est pas là ce matin - vous avez beaucoup de hauts fonctionnaires. Dans l'armada de fonctionnaires qui vous entourent, est-ce qu'il y en a qui le savent ou si c'est un ministère qui marcha les yeux bandés?

**M. Middlemiss:** M. le Président, on m'indique, comme toute chose, qu'il y a une étude qui a été faite à ce sujet-là. On pourrait certainement la rendre disponible, M. le Président.

**Le Président (M. Gauvin):** Ça pourrait faire partie de la réponse que vous allez donner: le nombre de contrats, plus le montant

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. Il y a certainement une étude qui a été faite avant, M. le Président. Mais me demander, à moi, d'être capable d'indiquer c'est quoi l'étude qui a été faite il y a un an et demi passé, c'est un peu trop.

**Le Président (M. Gauvin):** On revient à la fin de la séance de cet après-midi pour préciser ce qui va manquer comme information.

**M. Middlemiss:** Cette question-là est très spécifique. Il y a une étude qui a été faite avant de décider d'adopter cette politique-là et on va la soumettre au député, s'il ne l'a pas déjà.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, êtes-vous satisfait? M. le député de Dubuc.

**M. Morin:** Est-ce que, dans le cadre de cette politique-là, ces contrats seraient adressés uniquement à l'entreprise privée ou est-ce qu'il ne serait pas exclu que ces mêmes propositions-là soient faites à certaines municipalités? Parce qu'on sait qu'il y a des municipalités qui ont un service technique, quand même, assez bon et ce n'est pas exclu. Est-ce que ça s'est déjà fait? Est-ce que c'est pensable?

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas exclu. Apparemment, on fait l'offre aux municipalités et, si les municipalités l'acceptent et veulent le faire, à ce moment-là, on leur donne un contrat. Si elles ne veulent pas, on va en soumissions publiques. Donc, ce n'est pas exclu.

**M. Morin:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'engagement 54 est-il vérifié?

**M. Garon:** Bien, est-ce que le ministre va nous fournir les renseignements pour dire combien 1 va sauver de postes de fonctionnaire avec cette nouvelle politique? Parce qu'il ne peut

pas en même temps dire: On va avoir le même nombre de fonctionnaires affectés à ça et en même temps je vais donner des contrats pour je ne sais pas combien de centaines de milliers de dollars pour faire réparer des lampes qui brûlent ou qui doivent être remplacées et pour le relampage des feux de circulation; en même temps, ça va nous coûter tant de centaines de milliers de dollars de plus, alors que ça va prendre le même nombre de fonctionnaires qu'il y avait avant au ministère pour ça. Je suis un peu étonné qu'il ne le sache même pas. Il me semble qu'il aurait dû être fier de pouvoir le dire.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je vais vérifier si on a des statistiques sur ça, mais on m'indique qu'à date il n'y a pas eu de postes... Personne qui faisait ces travaux-là n'a perdu son poste.

**Le Président (M. Gauvin):** Vous allez nous revenir au cours de la séance de cet après-midi ou plus tard?

**M. Middlemiss:** Oui, si je peux aujourd'hui; sinon, on transmettra les renseignements à la commission.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 54 vérifié, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que j'ai demandé. Je n'ai pas demandé si des fonctionnaires ont perdu leur job, je sais qu'il n'y en a pas qui ont perdu leur job. Ils ont la permanence. Un fonctionnaire est permanent ou bien il est occasionnel. Tout ce que je demande, c'est combien de gens qui étaient affectés à ça ne seront plus affectés à ça, les permanents qui vont être réaffectés à d'autres choses ou encore les occasionnels qui ne seront plus engagés. Est-ce qu'on sauve des postes en faisant ça? Je ne veux pas dire qu'on "claire" le monde, ce n'est pas ça que je dis, là. Il y a des gens qui vont être réaffectés. Le nombre de postes de moins qu'on va prendre pour faire ce travail-là au ministère?

**M. Middlemiss:** Il me semble que c'est clair M. le Président. J'ai donné une réponse: on m'indique que personne n'a perdu son emploi, mais qu'on va vérifier pour voir si ça a des effets. C'est ça que j'ai dit, on va aller aux renseignements, on fournira les renseignements.

**Le Président (M. Gauvin):** Vous allez nous fournir les renseignements plus tard.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 55.

**M. Garon:** En attendant, comme il y en a d'autres qui vont revenir là-dessus, bien, ceux qui doivent vous donner les renseignements, ils peuvent peut-être bien ne pas attendre qu'on leur demande pour aller les chercher.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 55 vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 56.

**M. Garon:** Attendez un peu, 55, c'est le même genre d'affaire. "Contribution accordée pour la construction d'un système d'éclairage sur la route 148 (boulevard Maloney), de l'avenue du Golf à la rue Harold, dans la municipalité de Gatineau." Est-ce que c'est une route du gouvernement et est-ce que c'est habituel pour le ministère de faire faire les travaux par la municipalité ou si c'est une nouvelle façon de faire? Parce qu'il s'agit de 250 000 \$ ici pour la construction d'un système d'éclairage sur la route 148, dans la municipalité de Gatineau.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** C'est un protocole d'entente signé entre la municipalité et le ministère des Transports à 50-50. La route 148 était déjà une route à l'entretien du ministère des Transports et le système d'éclairage qui existait a été posé il y a 10 ans passés, et avait été posé par le ministère des Transports. Depuis ce temps-là, on a construit l'autoroute 50 et, à ce moment-là, la route 148 est devenue à l'entretien de la municipalité de Gatineau. Le protocole d'entente, c'est 50-50 pour la réparation de l'éclairage.

**M. Garon:** Est-ce que le ministère contribue souvent dans les municipalités à des systèmes d'éclairage pour des routes dont l'entretien est à la charge des municipalités? Est-ce que c'est fréquent?

**M. Middlemiss:** On m'indique que oui, de cette nature-là...

**M. Garon:** Et en quelle année la route a-t-elle été transférée à la municipalité?

**M. Middlemiss:** J'ai dit: Il y a à peu près 10 ans.

**M. Garon:** Il y a 10 ans?

**M. Middlemiss:** Oui, ça se peut. Ça fait à peu près 10 ans. C'est à l'ouverture de la 50.

**M. Garon:** Est-ce que ça arrive souvent que vous avez des contributions à 50-50 pour la construction de systèmes d'éclairage dans des routes municipales? Je n'ai jamais vu ça.

**M. Middlemiss:** On m'indique que oui, de cette nature-là, à 50-50, surtout si c'est une route qui était déjà à l'entretien du ministère et que c'est des installations qui avaient été mises là par le ministère.

**M. Garon:** On ne parle pas de remplacement; c'est pour la "construction d'un système d'éclairage".

**M. Middlemiss:** C'est en remplacement de celui qui était déjà là.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y en avait déjà un, là?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** On ne le dit pas. Mais, là, quand vous donnez une route qui devient à l'entretien d'une municipalité, continuez-vous à payer comme si elle était encore à votre charge ou si ça devient à la charge de la municipalité? C'est quoi, la politique du ministère là-dedans?

**M. Middlemiss:** Pour la construction du système d'éclairage?

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** A la charge de la municipalité.

**M. Garon:** Est-ce que les municipalités peuvent toutes demander au ministère d'avoir une contribution à 50 % pour leur système d'éclairage? C'est ouvert, ça.

**M. Middlemiss:** Il me semble que, vu que ce n'est pas un programme qui est normé, c'est comme d'autres protocoles d'entente où les gens ont le privilège ou peuvent demander au gouvernement s'ils veulent s'impliquer...

**M. Garon:** Il n'y a pas de politique.

**M. Middlemiss:** Non. Comme je vous l'ai dit, ce n'est pas un programme normé.

**M. Garon:** Il n'y a pas de programme du tout.

**M. Middlemiss:** Non.

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui. Engagement 55 vérifié, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 56.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 57 et le député de Lotbinière avait une question.

**M. Camden:** Alors, M. le Président, j'aimerais que le ministre m'indique... Je ne suis pas convaincu, concernant le concassage du gravier, qu'il y en ait eu véritablement dans le banc Ernest Demers, dans le chemin Armagh, à Sainte-Agathe-de-Lotbinière. Mais je sais de bonne part qu'il y a eu, effectivement, concassage de gravier dans le site d'entreposage Lechasseur, à Lotbinière, le long de la route 132, lequel est de la pierre qui a été récupérée de la Jetée de la ligne d'Hydro-Québec, qui a été remise par Hydro-Québec, qui aurait pu être vendue à des entreprises de la région pour être revendue à son tour au ministère des Transports ou aux municipalités. C'est de la pierre qui n'a rien coûté, sauf, évidemment, pour le ministère, l'entreposage et le concassage. C'est une pierre qui a une bonne valeur commerciale.

Mais ce qui m'intéresse plus particulièrement, c'est le banc Ernest Demers. Je ne suis pas convaincu. J'aimerais avoir des précisions à cet effet-là parce que je pense que le ministère est aux prises avec un problème de règlement de succession. Est-ce qu'il y a eu concassage ou s'il n'y en a pas eu dans le banc Ernest Demers? Et est-ce que les 78 832, 50 \$ sont exclusivement pour le site d'entreposage Lechasseur?

**M. Middlemiss:** On n'a pas les renseignements ici. On pourrait certainement vous les donner cet après-midi, à notre retour.

**M. Camden:** Pour vous aider dans vos démarches, j'ai comme l'impression, je suis enclin à croire que, dans cette partie de ma circonscription, plus particulièrement du district 28 du ministère, à Laurier-Station, il n'y en a pas, de banc ou de réserve de gravier pour le ministère. Évidemment, il y a des gens qui en commercent, mais, à ma connaissance, il n'y a pas de réserve au même titre qu'on peut en retrouver dans le site Lechasseur. Et c'est de ça que je voudrais m'assurer.

**M. Middlemiss:** On va vérifier et vous donner la réponse cet après-midi, M. le député.

**M. Camden:** Peut-être, je voudrais qu'on

m'indique si les 78 000 \$ correspondent complètement à Lechasseur et, s'ils correspondent complètement au coût du site d'entreposage Lechasseur, au concassage à cet endroit, à combien est estimée l'autre partie qui était dans le banc Demers? À moins qu'on ait utilisé l'ensemble des fonds du banc Demers sur le site Lechasseur. Je ne le déplorerais pas pour autant, mais c'est à titre d'information. Parce qu'on se réjouit toujours d'avoir des réserves de gravier, ça nous permet d'exécuter des travaux.

**M. Middlemiss:** D'accord, on vous donnera une réponse cet après-midi.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 57, vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.  
(12 h 15)

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 58.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 60.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 61.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 62.

**M. Garon:** "Contrat pour le remplacement ou l'implantation des glissières de sécurité sur les routes 132 et 299, dans diverses municipalités, comté de Bonaventure", 300 000 \$, 299 000 \$. Des remplacements ou de l'implantation de glissières de sécurité, vous en avez prévu dans ce programme-là, Conservation du réseau routier, pour l'année 1991 pour quel montant au total? Quel est le budget qui est réservé pour ça dans l'ensemble du Québec?

**M. Middlemiss:** 10 000 000 \$.

**M. Garon:** 10 000 000 \$?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Pensez-vous le dépenser?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** En 1991-1992. Vérifié.

**M. Middlemiss:** On est en décembre 1990 ici.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 62 étant vérifié, j'appelle l'engagement 63.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 64.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 65.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 66.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 67.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 68.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 69.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 70.

**M. Garon:** Réclamation. Est-ce qu'on peut nous dire encore quel était le montant du contrat initial? Quelle était la demande de la réclamation? En quelle année les travaux ont été faits? Qui a décidé du montant de 131 840 \$ de réclamation par Revêtements Nor-Lag Itée, de Pointe-Claire, dans le comté de Jacques-Cartier, pour les travaux effectués sur la route 153, sur un pont au-dessus de la rivière Saint-Maurice, dans la ville de Grand-Mère?

**M. Middlemiss:** Le contrat original était pour 335 328 \$. La réclamation à la suite...

**M. Garon:** Ça, c'est avant ou après imprévu, 335 000?

**M. Middlemiss:** Avant.

**M. Garon:** O. K.

**M. Middlemiss:** À la suite de l'exécution du contrat, l'entrepreneur Nor-Lag Itée a présenté divers documents de réclamation, dont l'édition finale du 15 novembre 1988 se chiffrait à 463 852, 59 \$. Plusieurs rencontres furent suivies en début de 1990 d'une proposition de règlement refusée en partie par l'entrepreneur qui, toutefois, amende sa requête à 139 850, 89. Après analyse de cette demande révisée, le Service des réclamations sur contrats du ministère des Transports a recommandé d'y faire droit pour un montant de 131 840, 42 \$, que l'entrepreneur a accepté le 6 juin 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat. La présente est pour demander l'autorisation de disposer d'un montant de 131 840, 42 \$.

**M. Garon:** Quand ont eu lieu les travaux?

**M. Middlemiss:** La signature du contrat, le 16/5/1985.

**M. Garon:** Il a produit sa réclamation...

**M. Middlemiss:** Les travaux ont débuté le 21.

**M. Garon:** Le 21 quoi?

**M. Middlemiss:** L'autorisation de débiter les travaux a été donnée le 21/5. Les travaux ont débuté le 24/7/1985.

**M. Garon:** Ils ont été finis quand, les travaux?

**M. Middlemiss:** Fin réelle des travaux le 17/11/1987.

**M. Garon:** 1987?

**M. Middlemiss:** 1987, oui.

**M. Garon:** Et la demande de dépassement a été faite quand? Pourquoi ça lui a pris du temps comme ça pour faire un pont?

**M. Middlemiss:** C'est le 15 novembre 1988 et il a jusqu'à 120 jours après l'estimé final pour présenter sa réclamation.

**M. Garon:** Mais pourquoi ça lui a pris autant de temps pour faire le pont?

**M. Middlemiss:** Bien, regardez, il faudrait bien le lui demander, hein?

**M. Garon:** Ah bon! C'est vous qui le savez au ministère. Quand vous donnez des travaux, ce n'est pas pour avoir un pont quand le gars, ça lui dit de le faire. Qu'est-ce que c'est ça? Il aurait pu le faire n'importe quand? Un pont que vous avez autorisé à faire en 1985 et il a été fait en 1987.

**M. Middlemiss:** Oui. O. K. Les travaux étaient supposés être terminés en 1985...

**M. Garon:** Ils devaient être terminés?

**M. Middlemiss:**... mais ils ont été terminés en 1987.

**M. Garon:** Est-ce que vous avez chargé des pénalités pour retard...

**M. Middlemiss:** Euh!

**M. Garon:**... plutôt que de le lui donner 131 000 \$?

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est que, dans des contrats, lorsqu'il y a des pénalités pour retard, il y a aussi des bonis pour... Et il me semble que, dans ce contrat-là, ce n'était pas le cas.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y a eu des pénalités pour retard, puisque son pont a été fait deux ans en retard? Ou bien si c'est rien que des bonis quand ils le font avant le temps, mais qu'il n'y a jamais de pénalités qui sont chargées quand c'est en retard?

**M. Middlemiss:** M. le Président, lorsqu'il y a un boni, il y a aussi des pénalités. Mais, en 1985, il n'y avait pas de contrats de cette nature. C'est ce que j'ai essayé de dire au député.

**M. Garon:** Il n'a pas eu de pénalité pour être en retard, mais il a eu un cadeau de 131 000 \$! Mais pourquoi réclamait-il le double du contrat? Le prix du contrat était à 335 000 \$ et il a réclamé 463 000 \$ de plus! Pourquoi? Que s'est-il passé? Parce que c'est des "travaux de recouvrement de peinture de la structure métallique du pont Bas-ville sur la route 153". Des travaux de recouvrement de peinture, ça doit être des jobs de peinture. Ça devait coûter 335 000 \$ et il réclamait 463 000 \$ de plus et ça lui a pris deux ans de plus pour faire le travail. Ça m'apparaît drôle. Là, on n'est pas dans la recherche sur le canon qui va mettre des satellites en orbite! C'est de la peinture de pont.

**M. Middlemiss:** M. le Président, cette réclamation est reliée au problème survenu lors de l'application de la peinture du pont Bas-ville au-dessus de la rivière Saint-Maurice, dans la municipalité de Grand-Mère. Ces travaux, d'une durée de quatre mois, exécutés par Nor-Lag ltée devaient être terminés pour la fin de septembre 1985. Toutefois, en raison principalement des faits suivants: décision de l'entrepreneur de retarder le début des travaux de plus d'un mois à l'été 1985; travaux de réfection par d'autres sous le pont à l'automne 1985 et au printemps 1986 - donc, il y avait d'autres travaux de réparation au pont qui se faisaient; lui, c'était l'entrepreneur qui faisait la peinture, donc, lui a dit: À cause de toutes ces choses-là - multiples tergiversations et désaccord entre l'entrepreneur et le ministère sur les mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs; voie de... désaccord entre l'entrepreneur et le ministère en ce qui a trait à l'interprétation et l'application en chantier de certaines clauses contractuelles, re: point de rosée, nettoyage de l'acier - donc, c'est dans l'exécution, à quel moment il peut exécuter les travaux de peinture - aucun travail ne fut effectué en 1986 et les travaux repris en 1987 se sont prolongés jusqu'à la mi-novembre de la même année.

L'entrepreneur a présenté une réclamation de 463 852, 59 \$, ayant fait l'effet d'une proposition de règlement en date du 28/3/90 de 35 286, 46 \$. En date du 4 mai 1990, le service des réclamations recevait de nouveaux commentaires de l'entrepreneur accompagnés d'une requête révisée à 139 850, 89 \$. Et nous avons recommandé de payer 131 840, 42 \$ et les motifs, c'est les réparations effectuées par d'autres sous le pont. Demande révisée de l'entrepreneur...

M. Garon: C'est quoi, la faute du ministère là-dedans? Vous dites que l'entrepreneur a décidé de commencer les travaux un mois plus tard. Donc, c'est sa décision à lui, d'après ce que vous dites.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ensuite, il y avait des travaux qui se faisaient en dessous, il ne pouvait pas peindre avant que les travaux soient finis. Mais qui a autorisé à faire les travaux en même temps ou est-ce que c'est un autre qui était en retard, lui aussi, là? Qu'est-ce qui s'est passé là? Pourquoi il n'y a eu aucuns travaux en 1986? Les travaux en dessous devaient être finis.

M. Middlemiss: M. le Président, la façon dont on prévoyait faire l'exécution des travaux de peinture, c'est que le ministère croyait que ce serait possible de maintenir les deux voies ouvertes durant ces travaux. Sauf que les exigences de la CSST, c'est plus exigeant que le ministère des Transports, ont forcé à fermer une voie, et ceci a créé un problème de ralentissement dans l'exécution des travaux.

M. Garon: Voulez-vous dire que, dans votre appel d'offres, vous n'aviez pas prévu la réglementation gouvernementale, de la même façon qu'on fait des sorties d'autoroute qui ne respectent même pas vos normes du ministère des Transports, comme la sortie sur l'autoroute 5 dans l'Outaouais, là, où on n'avait même pas prévu c'était quoi, la réglementation de la protection des accidents du travail?

M. Middlemiss: M. le Président, l'autoroute 5, on aura l'occasion de donner la réponse au député de Lévis. Dans ce cas-ci, M. le Président, il me semble que j'ai été clair.

M. Garon: Non, non, mais comment ça se fait que le ministère n'avait pas prévu ça?

M. Middlemiss: Non, non, j'ai été très clair. J'ai dit: Le ministère des Transports prévoyait être capable d'exécuter ces travaux-là en maintenant les deux voies ouvertes et les exigences de la CSST ne le permettaient pas. Donc, nous nous sommes soumis à ces exigences-là et l'entrepreneur a fait une réclamation.

Mais, maintenant, à la question que pose le député, comme il le fait tout le temps, M. le Président, c'est que, si on avait eu l'exigence de dire: Vous allez avoir une voie d'ouverture seulement et pas les deux, je suis convaincu que le prix aurait reflété ces choses-là. Donc, M. le Président, oui, on a procédé de cette façon-là, mais on n'avait pas prévu que la CSST exigerait de fermer une voie.

M. Garon: Mais en quoi ça coûte plus cher? Si on peinture moins vite, on emploie moins de monde pour peindre, mais pourquoi des travaux qui devaient durer quatre mois ont duré plus de deux ans? Puis, en 1986, pourquoi il ne s'est pas fait de travaux?

Le Président (M. Gauvin): M. la ministre.

M. Middlemiss: C'est qu'il y avait une divergence d'opinions entre le ministère et l'entrepreneur, et c'est au niveau des avocats qu'ils... Et c'est pour ces raisons-là qu'il n'y a pas eu de travaux qui ont été exécutés en 1986.

M. Garon: Pourquoi le ministère devrait payer pour ça? C'est le peuple qui paie pour tout ça, là, 131 840 \$.

M. Middlemiss: M. le Président, il semblerait que la raison pour laquelle on trouvait que c'était justifiable de payer ça dans les circonstances, c'est qu'on jugeait à propos que la réclamation était justifiable. Le montant qu'on a donné de la réclamation, au lieu de 463 000 \$, on a trouvé que 131 840 \$ étaient justifiables dans les circonstances.

M. Garon: Mais vous n'avez pas beaucoup de justifications. Qui avait autorisé les travaux en même temps que la peinture, là? Vous dites: Les travaux se faisaient en dessous du pont, puis ils n'ont pas voulu commencer avant que les travaux soient finis. Qui autorisait ça, les travaux en dessous du pont, en même temps qu'ils devaient peindre?

M. Middlemiss: Il faudrait vérifier qui était responsable de ça en 1985, au mois de juillet. Ça doit être la direction régionale concernée, au mois de juillet 1985.

M. Garon: Ça, ça retardé d'un mois, mais dans le fond ça n'a rien retardé parce que vous n'étiez pas d'accord sur la manière de procéder.

M. Middlemiss: Bien, ça été fait au mois de juillet 1985. À ce moment-là, il me semble que...

M. Garon: Mais, là, ce n'est pas ça qui a retardé...

M. Middlemiss: Non.

**M. Garon:**... parce qu'Us n'ont pas commencé les travaux de peinture avant 1987.

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

**M. Garon:** Ce ne sont pas les travaux qui finissaient là...

**M. Middlemiss:** Ils ont commencé un mois plus tard en 1965. Les travaux ont commencé un mois plus tard en 1985.

**M. Garon:** Est-ce qu'il a peinturé tout le temps entre 1985 et 1987 ou bien s'il a arrêté?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, je m'excuse, étant donné l'heure, la commission doit suspendre ses travaux. La commission devait reprendre ses travaux à 14 heures cet après-midi et, suite à une entente, qu'on me dit, entre M. le ministre et l'Opposition, elle devrait reprendre plutôt ses travaux à 15 heures. Pour terminer à quelle heure? À 18 h 30.

**M. Garon:** Oui, oui.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, la commission reprendra ses travaux à 15 heures pour les terminer à 18 h 30, toujours dans le cadre du même mandat.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 5)

**Le Président (M. Gauvin):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de l'ajournement, on était à l'engagement 70 de janvier 1991. Est-ce que l'engagement 70 a été vérifié, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Ce n'était pas clair trop, trop, les réponses. C'est un contrat de peinture. Il y a un dépassement considérable, une réclamation considérable qui est beaucoup plus élevée que le montant du contrat lui-même.

**M. Middlemiss:** Aïe! Aïe! M. le Président...

**M. Garon:** Le montant de la réclamation était de 463 000 \$.

**M. Middlemiss:**... la réclamation, ce n'est pas nous autres qui contrôlons ça.

**M. Garon:** Non. Vous leur avez donné 131 000 \$. C'est quasiment la moitié du contrat. Pas tout à fait, mais, en tout cas, le quart du contrat. Plus que le quart, presque le tiers, autour de 30 % du contrat en réclamation. Et, là, on nous a dit que c'est parce qu'on n'était pas

conforme aux règles de la CSST et que le contrat s'est fait deux ans plus tard. Ça a l'air encore d'un beau cas de travaux mal alignés, mal planifiés.

**Le Président (M. Gauvin):** La question spécifique que vous posez au ministre, c'était l'Information, à savoir pourquoi il ne s'est pas fait des travaux en 1986?

**M. Garon:** Non. J'ai demandé ça. En 1986, il ne s'en est pas fait, j'ai demandé pourquoi. Je n'ai pas eu de réponse très, très claire. J'ai demandé aussi de quoi ça dépend exactement, les 131 000 \$. Essentiellement, pourquoi on a accepté 131 000 \$? Est-ce qu'on estime que le ministère était fautif? Parce qu'on ne donne pas 131 000 \$ comme un boni pour avoir fait des travaux deux ans en retard.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Garon:** Pour faire de la peinture.

**M. Middlemiss:** D'accord. M. le Président, le montant original du contrat était de 335 328 \$ et la signature du contrat a été le 16 mai 1985. Notons bien.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Middlemiss:** Le 16 mai 1985.

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:**... la signature du contrat. L'autorisation a été donnée le 21 mai 1985 et les travaux ont débuté le 24 juillet 1985.

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** On avait prévu que la fin des travaux serait le 21 septembre 1985.

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** Malheureusement, la fin réelle des travaux a été le 17 novembre 1987. La raison...

**M. Garon:** Quelle était la date où les travaux devaient être complétés?

**M. Middlemiss:** Quatre mois après le début.

**M. Garon:** Bon.

**M. Middlemiss:** Donc, normalement, le début des travaux... Ça devait finir vers le 24 novembre 1985.

**M. Garon:** Il les a commencés quand, en réalité?

**M. Middlemiss:** Le 24 juillet 1985.

**M. Garon:** Il les a commencés?

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Garon:** Qu'est-ce qu'il a fait?

**M. Middlemiss:** C'est là où le problème est survenu. Je l'ai expliqué ce matin, M. le Président. Dans la demande de soumissions, on avait prévu que les deux voies seraient utilisables durant la construction, mais la CSST, pour des raisons à elle, ses exigences étalent qu'il fallait fermer une voie. Et, d'après l'entrepreneur, ça a créé un préjudice. Pendant qu'on négociait ces choses-là, les travaux n'ont pas été exécutés. Donc, il y a eu un retard d'un an et, l'année d'après, les travaux ont été exécutés. Dans le montant de 131 000 \$, l'indexation est de l'ordre de 105 000 \$. Donc, le coût est dû au fait que les travaux de peinture n'ont pas été exécutés en 1985. Et c'est en 1985 aussi qu'on a donné le contrat de réparation du pont que vous avez critiqué ce matin, à savoir qu'on n'aurait pas dû donner un contrat de réparation de pont en même temps qu'on donnait un contrat de peinture, mais c'était au mois de Juillet 1985, ça.

**M. Garon:** Ça n'a pas de bon sens.

**M. Middlemiss:** Ça n'a pas de bon sens, mais oui...

**M. Garon:** Je vais vous dire pourquoi.

**M. Middlemiss:** Mais vous auriez dû le questionner en 1985, vous étiez au Conseil des ministres.

**M. Garon:** C'est parce que vous donnez 105 000 \$ d'indexation. Avec l'inflation de l'argent, mettons que c'est ça, l'indexation de 335 000 \$ sur deux ans, ça ne fait pas 105 000 \$. L'inflation des prix était peut-être de 5 %. Calculez 5 % de ça, ça va faire au maximum 35 000 \$. Vous dites 105 000 \$ d'indexation. Vous l'avez Indexé à combien? Il y a quelque chose qui ne va pas, à sa face même, là. Le gars est en retard et décider qu'il va faire une travée plutôt que deux à la fois, ça ne prend pas deux ans à décider ça.

Là, je ne blâme pas le ministre lui-même - je comprends, il n'était même pas là; ça a commencé en 1985 et ça a continué en 1986 et en 1987 - sauf que, sur le plan administratif, ça n'a pas de bon sens. C'est ça que je veux dire. Là, on donne 131 000 \$ de cadeau à quelqu'un qui est deux ans en retard et on dit que, sur les 131 000 \$, il y a 105 000 \$ d'indexation. Comment vous l'ajustiez, l'indexation? C'est à peu près 35 % d'indexation pour avoir été deux ans en retard.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** On m'indique que, dans le but de régler cette réclamation-là, on a pris les coûts de contrats semblables durant l'année 1987, l'année où les travaux ont été exécutés. Sur cette base-là, on a établi les montants. C'est la façon dont ça a été réglé. M. le Président, le député de Lévis peut être en désaccord avec la méthode qui a été utilisée. On me demande de quelle façon ça a été fait, je vous dis de quelle façon ça a été fait et c'est la seule chose que je peux vous dire.

**M. Garon:** Quels sont les contrats comparatifs que vous avez pris?

**M. Middlemiss:** On pourrait les identifier. Dans l'analyse, ici, on dit que c'est la façon dont nous sommes arrivés à cette somme-là, mais on n'a pas marqué, dans la marge: contrat à Untel et contrat à Untel. On peut retourner voir les contrats qui ont été comparés avec ça.

**M. Garon:** Ça n'a pas de bon sens.

**M. Middlemiss:** M. le Président, si ça n'a pas de bon sens... Il semble que, s'il y a eu un manque de jugement, c'était peut-être d'avoir octroyé le contrat en 1985, parce que c'est là le problème, c'est d'avoir octroyé le contrat en 1985 et de ne pas... J'espère qu'aujourd'hui nous nous sommes ajustés avec la CSST. Oui. À ce moment-là, les exigences du ministère, en juillet 1985, ne se comparaient pas avec la CSST. Aujourd'hui, on a les mêmes choses; donc, on ne devrait pas avoir la même mauvaise expérience. Et aussi je ne sais pas qui avait décidé, en juillet 1985, de donner deux contrats sur le même pont.

**M. Garon:** Est-ce que vous êtes allés au Conseil du trésor pour demander ce montant-là pour la réclamation?

**M. Middlemiss:** Oui, c'est un C. T.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie de la demande que vous avez faite au Conseil du trésor et du mémoire justificatif...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:**... et les rapports que le ministère a produits pour l'étude de la réclamation?

**M. Middlemiss:** C'est le rapport de l'étude de réclamation.

**M. Garon:** Oui, l'analyse du Trésor.

**M. Middlemiss:** On va vous donner ce qu'on a ici. C'est tout ça. Vous voyez, vous allez en

avoir une brique.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 70 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié sous réserve de...

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié sous réserve de fournir les documents mentionnés.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 71.

**M. Garon:** Quelle est l'augmentation du contrat par rapport à l'année précédente, le pourcentage d'augmentation pour le Fonds des services de télécommunications qui ont coûté, en 1990-1991, 9 339 133 \$? Ça fait une augmentation de combien?

**M. Middlemiss:** Il semble qu'on n'a pas le montant ici, mais on pourrait vous le faire parvenir.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 71, vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 72.

**M. Garon:** Contrat de 9 838 000 \$ pour l'autoroute 73, les travaux de "terrassment, la structure de la chaussée, le revêtement souple, l'éclairage, l'aménagement d'espaces verts et la supersignalisation sur l'autoroute 73 et la route 371, dans les municipalités de Stoneham et de Tewkesbury." Quand les travaux doivent-ils être finis? Quel est le délai de l'exécution? Des travaux sur 5, 28 kilomètres.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on a eu l'occasion d'en discuter longuement de ce contrat-là hier. On est en train de vérifier la date. La fin de 1992. (15 h 15)

**M. Garon:** La fin...

**M. Middlemiss:**... de 1992, oui.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y a un échéancier de prévu?

**M. Middlemiss:** On n'a pas la date, on n'a pas le contrat ici, mais c'est à la fin de 1992. On pourrait vous obtenir la date exacte spécifiée.

**M. Garon:** Allez-vous en faire une partie

cette année ou une partie l'an prochain sur vos prévisions budgétaires ou s'il n'y a pas de montant spécifique, s'il peut tout le faire cette année, il le fait cette année? Parce que, sur vos prévisions budgétaires, normalement, il doit y avoir un montant prévu pour cette année et un montant pour l'an prochain.

**M. Middlemiss:** 6 500 000 \$ cette année et 2 800 000 \$ l'an prochain. C'est ça?

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 72 étant vérifié, j'appelle l'engagement 73.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 74.

**M. Garon:** Quelle est la raison du dépassement de 85 000 \$ pour porter le contrat à 308 000 \$ "pour la réalisation du contrôle des mélanges bitumineux exécutés pour le compte du ministère au cours de la saison 1989, par diverses usines situées sur l'île-de-Montréal"?

**M. Middlemiss:** L'augmentation des travaux réalisés. En effet, la demande initiale de crédits avait été basée sur un coût estimé des travaux à effectuer par différentes usines de 4 300 000 \$, alors que les travaux ont été exécutés pour un montant de 8 157 600 \$.

**M. Garon:** Lui, c'est parce qu'il est à pourcentage ou bien si c'est parce qu'il a eu plus de travail à faire?

**M. Middlemiss:** Il a eu plus de travail à faire. On avait prévu 4 000 000 \$ de travaux, mais on en a fait 8 000 000 \$. Donc, il y a eu deux fois plus en valeur de travaux, ce qui a eu pour effet d'augmenter sa part.

**M. Garon:** Ça marche. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. J'appelle l'engagement 75.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 76.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 77.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 78.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 79.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 80.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 81.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 82.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 83.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 84.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 85.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 86.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 87.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 88.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 89.

**M. Garon:** Vérifié.

Le **Président (M. Gauvin):** Vérifié. L'engagement 90.

**M. Garon:** Ah! L'écran tampon. Ça fait deux fois que ça revient. On avait déjà vérifié un montant antérieurement qui était, si ma mémoire

est bonne, autour de 1 000 000 \$. Là, on voit que c'est 1 194 951 \$ pour une contribution accordée à la corporation municipale de ville Mont-Royal "pour la construction d'un écran tampon le long de l'autoroute Métropolitaine, dans les limites de la ville de Mont-Royal." C'est une contribution à quel pourcentage du coût?

**M. Middlemiss:** 100 %.

**M. Garon:** Est-ce que c'est basé sur l'indice de richesse?

**M. Middlemiss:** Je ne pourrais pas vous le dire, M. le Président.

**M. Garon:** Contribuez-vous toujours habituellement pour ces affaires-là à 100 %? Habituellement, ce n'est pas à 100 % qu'on nous avait dit aux crédits.

**M. Middlemiss:** Comme d'autres protocoles d'entente, M. le Président, on n'a pas de programme normé. Ça peut être 50 %, ça peut être 100 %, ça peut être des variables. Donc...

**M. Garon:** Mais comment établissez-vous qu'à ville Mont-Royal vous payez à 100 % pour un écran, 1 194 000 \$, alors que c'est à peu près une des villes les plus riches du Québec, alors que vous dites qu'il n'y a pas de programme normé et qu'habituellement, c'est à 50 %?

**M. Middlemiss:** Dans le contexte du mur tampon, le protocole d'entente a été signé pour 100 %. Malheureusement, n'ayant pas pris part aux discussions avant l'exécution des travaux, M. le Président, je n'ai aucune information à vous donner sur la justification que ce soit 50 % ou 100 % ou 90 %. On indique dans le protocole d'entente que c'est 100 %. Donc, je ne sais pas qu'est-ce qui a amené vis-à-vis ce mur...

**M. Garon:** Est-ce que le mur respecte les normes maximales de bruit du ministère des Transports que doivent avoir ces équipements-là?

**M. Middlemiss:** Si vous voyez bien, on n'a pas dit un écran anti-bruit. On parle d'un mur tampon.

**M. Garon:** Non, non, mais...

**M. Middlemiss:** Mais non. Vous posez la question.

**M. Garon:** C'est quoi le but de l'écran?

**M. Middlemiss:** Non, c'est qu'un mur tampon n'est pas un écran anti-bruit. Un écran antibruit est deux fois la hauteur du mur tampon.

**M. Garon:** Oui, mais est-ce que vous avez

des normes au ministère pour le bruit que doivent respecter ces équipements-là?

**M. Middlemiss:** Dans le cas d'un écran antibruit, oui, mais ceci est un mur tampon.

**M. Garon:** Est-ce que ça a le même objet qu'un mur antibruit?

**M. Middlemiss:** Non, ça n'a pas la même efficacité pour la réduction du bruit

**M. Garon:** Alors, ça veut dire que, quand vous respectez vos normes, vous faites des murs antibruit et, quand vous ne respectez pas vos normes, vous faites des écrans tampons. C'est ça que ça veut dire?

**M. Middlemiss:** Je lis ici, M. le Président: "Contribution accordée pour la construction d'un écran tampon le long de l'autoroute Métropolitaine A-40, dans les limites de la ville de Mont-Royal." Le député, M. le Président, me demande la différence. Je dis qu'un écran antibruit n'est pas la même chose qu'un mur tampon.

**M. Garon:** Mais c'est quoi vos normes? Cet écran tampon abaisse le bruit à combien de décibels et quelle est la norme maximale du ministère dans ces cas-là?

**M. Middlemiss:** On m'indique qu'un mur tampon c'est peut-être de l'ordre de quatre décibels, de cet ordre de grandeur là.

**M. Garon:** Et un mur antibruit, c'est ça?

**M. Middlemiss:** De 8 à 10. Toutefois, M. le Président, j'aimerais ajouter qu'en date du 25 avril, lors de l'étude des crédits, on avait eu des questions sur le mur tampon et j'ai ici là la réponse que nous sommes en train de vous envoyer en **détail** sur les questions que vous avez posées aux crédits, M. le député. Quand le paiement à la municipalité a-t-il été fait? Sur quelles bases? Selon quels critères le partage a-t-il été déterminé? Pourquoi le ministère refuse-t-il de suivre les recommandations des ingénieurs? Cet écran tampon est-il prévu par le plan Côté? Donc, tout ça, suite aux questions lors des crédits, on est en train de vous l'envoyer.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir également le protocole avec la municipalité?

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Quand vous parlez du nombre de décibels acceptables et tout ça, à combien de décibels jugez-vous qu'une demande- Une municipalité, par exemple, qui vous fait une

demande pour faire un écran tampon ou un mur tampon comme ça; quelle est la norme de décibels où le ministère se penche sur la demande, le trop, là?

**M. Middlemiss:** Ce qui dépasse les normes acceptables?

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Middlemiss:** O. K. Lorsque ça dépasse 65 décibels, à ce moment-là, le ministère regarde la pertinence de construire un mur antibruit

**M. Morin:** Oui, les décibels versus la fréquence.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 90 est-il vérifié?

**M. Middlemiss:** Non. **c'est** qu'il faut qu'il y ait un problème réel de pollution par le bruit Mais, à 66, si ça arrive une fois de temps en temps, j'ai l'impression qu'il faut regarder la fréquence et ainsi de suite. En tout cas...

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 90 est vérifié?

Une voix: Vérifié.

**M. Garon:** Avez-vous d'autres questions?

**M. Morin:** Vous allez avoir les réponses par écrit.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 91.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 92.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 93.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 94.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 95.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 96.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 97.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 98.

**M. Garon:** Bon, un autre dépassement. Alors, **ici**, c'est un dépassement de 29 000 \$ "pour porter à 325 000 \$ le coût du contrat pour effectuer le contrôle des **sois** et de la mise en oeuvre des matériaux d'infrastructure et des fondations, de même que le contrôle qualitatif du béton de ciment pour la réalisation des projets [...] sur l'autoroute 40." Quelle est la raison du dépassement de 29 000 \$ ou du supplément?

**M. Middlemiss:** La principale raison de cette demande est due à l'augmentation des travaux de bétonnage de la dalle supérieure du tablier de la phase 1, qui ont eu pour effet d'allonger la cédule de réalisation de cinq semaines. Il s'avère donc nécessaire qu'un montant additionnel de 29 000 \$ soit autorisé pour compléter ce mandat.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 99.

**M. Garon:** Quelle est la raison du dépassement, dans ce cas-ci, de 682 000 \$ pour porter le contrat à 7 000 000 \$? Et quel était le contrat initial avant imprévus pour la réfection de l'autoroute 40?

**M. Middlemiss:** Le contrat était 5 774 004,54 \$. Les **imprévus:** 577 395,46 \$, pour un grand total de 6 351 400 \$. Variations de quantités, on a eu un crédit de 543 130,75 \$. Travaux imprévus: 1 776 **262,54** \$. Indexation imputable au décret de la construction: 27 129,70 \$. Donc, ça fait un grand total de 1 260 261,48 \$. Disponibilité de 577 395,46 \$. Donc, la présente demande est pour 682 866,02 \$. La grosse partie, comme vous le voyez, c'est 1 000 000 \$ de travaux imprévus dont la réparation M-5, comme je vous disais ce matin: 283 750 \$, **imperméabilisation** des dalles: 425 706 \$ et l'asphalte pour 526 158 \$.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 99, vérifié. J'appelle l'engagement 100.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 101.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 102.

**M. Garon:** Engagement 102. "**Contribution** accordée à la réalisation de travaux de réfection du chemin Cyr et de la route 132, à l'intérieur de la municipalité de New **Richmond**", dans le comté de Bonaventure. Il s'agit d'une contribution à la corporation municipale de la ville de New Richmond. Est-ce qu'il s'agit de travaux sur la route 132? Parce que c'est 1 400 000 \$ et on ne dit pas la distance. Il s'agit de quel genre de travaux? "Réalisation de travaux de réfection du chemin Cyr et de la route 132, à l'intérieur de la municipalité de New Richmond." Est-ce que c'est pour mieux aller au Pin Rouge?

**M. Middlemiss:** C'est la réfection du chemin Cyr et d'un secteur de la route 132 dont le ministère des Transports assure l'entretien et la ville avait un programme d'assainissement des eaux avec la SQAÉ.

**M. Garon:** Non, mais c'est pour quoi les travaux de 1 400 000 \$?

**M. Middlemiss:** Terrassement et structure de la chaussée, installation d'un égout pluvial, sur la route 132.

**M. Garon:** Comment ça que vous faites faire ça par la municipalité? La route 132, c'est votre responsabilité à vous autres.

**M. Middlemiss:** Excusez. Le chemin et la route, elle...

**M. Garon:** C'est une contribution à quel pourcentage?

**(15 h 30)**  
**M. Middlemiss:** 89 % et 11 % pour la municipalité.

**M. Garon:** Et c'est sur quelle distance? Réfection du chemin Cyr et de la route 132, on ne sait... Le chemin Cyr, est-ce que ça appartient au gouvernement, ça, ou bien à la municipalité? Et quelle partie va être sur la route 132 et le chemin Cyr?

**M. Middlemiss:** Le chemin Cyr, c'est un chemin municipal; la route 132, c'est un chemin provincial et on parle de 450 mètres sur la **132**.

**M. Garon:** Et sur le chemin Cyr? 435 mètres sur la route **132**, mais sur le chemin Cyr?

**M. Middlemiss:** 1,6 kilomètre.

**M. Garon:** Et votre contribution sur le chemin Cyr est à quel pourcentage?

**M. Middlemiss:** Le seul pourcentage que j'ai, c'est un pourcentage global: 91 %, le ministère

des Transports, 9 %, la municipalité.

**M. Garon:** Quelle est la circulation sur le chemin Cyr? C'est un chemin qui mène où le chemin Cyr?

**M. Middlemiss:** C'est le chemin qui relie l'ancienne route 132 à ta nouvelle route 132.

**M. Garon:** Est-ce que y a des maisons qui se construisent de chaque côté du chemin Cyr?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Oui. Je m'en rappelle, parce qu'il y avait eu un grand débat avec New Richmond. Le maire ne voulait pas qu'il soit interdit de construire de chaque côté de la route de contournement. On contourne une route parce qu'on a bâti tout le long et, une fois qu'elle est remplie, on fait faire un chemin de contournement et on veut continuer à bâtir de chaque bord. M. Jean-Marie Jobin est toujours le maire de New Richmond?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Je pense bien que c'est la principale référence pour les travaux?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je ne le connais pas. Donc, je ne pourrais pas faire de commentaires.

**M. Garon:** Il y en a d'autres qui le connaissent pour vous.

**Une voix:** Marc-Yvan Côté le connaît.

**M. Middlemiss:** Mais il semblerait que les gens dans ce coin-là, Mme la Présidente, trouvent que le député de Lévis, s'il n'a pas d'autres choses à dire, qu'il reste chez lui!

**M. Garon:** Comment ça?

**M. Middlemiss:** L'article que je dois vous donner dans le journal.

**La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement 102, vérifié?

**M. Garon:** Ah non, non. Est-ce qu'on pourrait avoir le protocole d'entente qu'il y a eu avec la municipalité?

**M. Middlemiss:** Pas de problème, Mme la Présidente. Pas de problème, on va vous le donner, le protocole d'entente.

**M. Garon:** O. K.

**La Présidente (Mme Pelchat):** Alors, vérifié,

M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement 103.

**M. Garon:** C'est une contribution à quel pourcentage, à Saint-Agapit? "Des travaux d'amélioration de l'Intersection de la route 273".

**M. Middlemiss:** 75 %, le ministère des Transports, 25 %, la municipalité.

**M. Garon:** Est-ce que c'est une route qui appartient à la municipalité ou au ministère des Transports? Les travaux ont été faits à l'Intersection de la route 273 nord et de la route 116.

**M. Middlemiss:** Les deux au ministère.

**M. Garon:** O. K. Vérifié. L'engagement 104, vérifié.

**La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement 105.

**M. Garon:** Il n'y a pas d'engagement 105.

**La Présidente (Mme Pelchat):** On était à l'engagement 103, M. le député. L'engagement 104, vérifié. Parfait.

**M. Garon:** Bon, l'engagement 104, vérifié.

**La Présidente (Mme Pelchat):** Alors, les engagements pour le mois de Janvier sont vérifiés...

**M. Garon:** Non, non, non, non. Il y avait des engagements en suspens.

**La Présidente (Mme Pelchat):**... sous réserve des réponses du ministre pour les engagements suspendus.

**M. Garon:** Non, non, non, non. Il y avait des engagements en suspens, on doit y revenir d'ici la fin de la séance. Les engagements de Janvier sont en suspens à cause des deux engagements qui... Deux ou trois?

**La Présidente (Mme Pelchat):** Trois. Il y en a trois, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Alors, on va passer à février?

**La Présidente (Mme Pelchat):** Oui. Février 1991.

Février

**M. Garon:** Engagement 1. "Contribution

accordée à la réalisation de travaux de réfection de l'avenue Grand-Pré et de l'avenue Beauséjour, à l'intérieur de la municipalité de Bonaventure", dans le comté de Bonaventure, 1 450 000 \$. Il semble qu'il n'y a pas de restrictions budgétaires dans Bonaventure. Ça fait partie de l'autoroute 40?

**M. Middlemiss:** Non, il me semble, Mme la Présidente, que ce n'est pas l'autoroute 40, elle ne se rend pas là.

**M. Garon:** Alors, ce sont des travaux pour quoi ici? Parce qu'on ne sait pas trop c'est quoi, là. "Réalisation de travaux de réfection de l'avenue Grand-Pré", est-ce une rue municipale ça? - et de l'avenue Beauséjour."

**M. Middlemiss:** Non. C'est que le ministère a l'intention de procéder à la réfection de l'avenue Grand-Pré et d'un secteur de l'avenue Beauséjour dont il assure l'entretien.

**M. Garon:** Non, mais ce sont des rues qui appartiennent au ministère ou à la municipalité? Il y a deux avenues, là.

**M. Middlemiss:** Le ministère assure l'entretien.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas ça que je vous demande.

**M. Middlemiss:** Bien, c'est ça que je vous dis.

**M. Garon:** Est-ce que l'avenue Grand-Pré et l'avenue Beauséjour sont sous la juridiction du ministère des Transports ou sous la juridiction de la municipalité?

**M. Middlemiss:** Oui, c'est nous autres qui sommes responsables en ce qu'on fait l'entretien.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que je vous demande. Je vous demande...

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais...

**M. Garon:** La question, je vous demande très simplement...

**M. Middlemiss:** Oui?

**M. Garon:** Arrêtons de jouer aux niaseux. On vous demande des questions bien simples, puis on est obligés de répéter les mêmes affaires cinq fois; on n'avance pas parce que vous ne répondez pas! Je vous demande: Est-ce que ces deux rues, c'est marqué avenue Grand-Pré et avenue Beauséjour, sont sous la juridiction, sont des rues, là, qui appartiennent au ministère des Transports ou qui appartiennent à la municipali-

té? C'est une question qui est très simple. C'est tout ce que je vous demande.

**M. Middlemiss:** Ce sont des routes qui sont à l'entretien du ministère des Transports, mais ce sont certainement des routes locales qui doivent être considérées comme des routes municipales. Mais, vu que c'est le ministère des Transports qui a l'entretien, c'est lui qui en devient responsable.

**M. Garon:** C'est des rues qui appartiennent à la municipalité.

**M. Middlemiss:** C'est des rues locales, oui, c'est ça.

**M. Garon:** Bon. Ça ne fait pas partie de la route 132.

**M. Middlemiss:** Non, bien non. On l'aurait dit, on n'aurait pas dit l'avenue Grand-Pré.

**M. Garon:** Alors, pourquoi, dans le cas de ces deux avenues-là, il s'agit d'avenues municipales dont l'entretien relève du ministère des Transports. Parce que ce n'est pas comme ça que ça marche dans les autres municipalités.

**M. Middlemiss:** C'est des collectrices dans le classement fonctionnel des routes.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Middlemiss:** C'est des collectrices dans le classement fonctionnel du réseau routier.

**M. Garon:** Elles collectent vers quelle rue, vers quelle route? Vers la route 132?

**M. Middlemiss:** La route 132.

**M. Garon:** Elles sont situées à quelle distance de la 132?

**M. Middlemiss:** La route 132 vers l'aéroport.

**M. Garon:** Puis vous les entretenez sur quelle distance?

**M. Middlemiss:** 1,6 kilomètre.

**M. Garon:** Sur Grand-Pré.

**M. Middlemiss:** C'est 1 kilomètre sur Grand-Pré et 0,6 sur Beauséjour.

**M. Garon:** Alors, pour 1,6 kilomètre, vous allez faire des travaux d'entretien, là - pas de construction, d'entretien, vous dites - de 1 450 000 \$.

**M. Middlemiss:** Non, non, ce sont des

chemins...

**M. Garon:** Quelle est la circulation?

**M. Middlemiss:** Non, non, ce ne sont pas des travaux d'entretien.

**M. Garon:** Bien, vous avez dit que c'est l'entretien qui relevait de vous autres. Est-ce que la...

**M. Middlemiss:** J'ai dit: Parce que l'entretien relève du ministère des Transports, nous sommes responsables de faire les travaux de réfection qui s'imposaient. Je l'ai dit tout à l'heure: Attendu que le ministère a l'intention de procéder à la réfection de l'avenue Grand-Pré et d'un secteur de l'avenue Beauséjour dont il assure l'entretien.

**M. Garon:** À quel pourcentage vous payez les travaux?

**M. Middlemiss:** C'est 89 % pour le ministère et 11 % pour la municipalité.

**M. Garon:** Puis, pour quelles raisons à ce moment-ci ces rues municipales sont sous la juridiction du ministère des Transports, c'est-à-dire l'entretien et puis la réfection également puisque vous payez à 89 %?

**M. Middlemiss:** C'est la route qui relie la 132 à l'aéroport. C'est une route collectrice.

**M. Garon:** Dans votre plan Ryan, est-ce que ces routes-là vont être transférées à la municipalité?

**M. Middlemiss:** Les collectrices ne seront pas transférées. Elles demeurent la responsabilité du ministère des Transports.

**M. Garon:** Et quel est le caractère qu'une rue doit avoir pour être collectrice? C'est quoi la définition d'une collectrice, là?

**M. Middlemiss:** C'est de relier un village vers une route principale ou un village vers un équipement d'envergure, comme un aéroport ou des choses comme ça.

**M. Garon:** Est-ce que les deux rues mènent à l'aéroport: Grandpré et Beauséjour?

**M. Middlemiss:** Oui, c'est que l'une tombe dans l'autre.

**M. Garon:** Ici, par exemple, à L'Ancienne-Lorette, payez-vous pour l'entretien?

**M. Middlemiss:** On me dit que c'est le fédéral qui s'occupe de l'aéroport. Mais quelle

route? Ça dépend de quelle route.

**M. Garon:** Est-ce que vous payez pour toutes les routes, au Québec, qui mènent aux aéroports?

**M. Middlemiss:** On m'indique que, si c'est une collectrice qui a la même vocation que le cas présent, oui.

**M. Garon:** C'est quoi?

**M. Middlemiss:** Mais Il peut y avoir...

**M. Garon:** Ça collecte du trafic qui va à l'aéroport.

**M. Middlemiss:** On m'indique, présentement, que, pour se rendre à l'aéroport, ici, à Sainte-Foy ou à L'Ancienne-Lorette, il y a une des rues qui est entretenue par la municipalité et ça a toujours été de cette façon. Mais, à certains endroits, si c'est une rue collectrice qui rattache de l'équipement principal à une route numérotée, ça devient une route collectrice qui est à l'entretien du ministère, qui l'est là et qui le demeurera aussi après.

**M. Garon:** De toutes les routes qui mènent aux aéroports, quelles sont les routes pour lesquelles vous ne payez pas quand ça va aux aéroports?

**M. Middlemiss:** Excusez-moi!

**M. Garon:** Vous payez pour des routes qui mènent aux aéroports et, dans d'autres cas, vous dites que vous ne payez pas, à moins que ce soit tout simplement le fait d'avoir le nom de collectrice. On dit: Bon, ça, c'est une collectrice et on ne donne pas le nom à l'autre. Mais c'est quoi, le critère?

**M. Middlemiss:** Bien, c'est la fonction. C'est que, comme je l'indiquais tout à l'heure, une collectrice est une route qui relie un village à une route principale, une route numérotée ou à un équipement d'importance et la définition est dans la classification fonctionnelle des routes, qui est décrite aussi pour les municipalités dans la réforme de la fiscalité.

Le **Président (M. Gauvin):** M. le député de Dubuc.

M. Morin: Ouf. Est-ce que j'ai bien compris, tout à l'heure, que la participation était de 89 % du gouvernement et 11 % de la municipalité?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Morin:** Mais, à partir du moment où vous dites que ce sont des chemins qui sont sous

la juridiction du ministère des Transports, qu'est-ce qui explique la participation municipale?

**M. Middlemiss:** C'est qu'il y avait un programme d'assainissement de la SQAÉ. Il y avait des travaux. La municipalité, c'était pour les travaux d'aqueduc et d'égout.

**M. Morin:** Et dans le protocole qui a été signé avec la municipalité, il n'est pas prévu qu'il y ait un transfert d'entretien à la municipalité, comme ça se fait dans certains cas. Pas dans ce cas-là?

**M. Middlemiss:** Je vais vérifier, là. Il me semble que non. Il n'y a pas de clause de cette nature. On m'indique que ça demeure une rue collectrice. Il y a des cas où le ministère...

**M. Morin:** Oui, même dans des routes régionales, mais pour le tronçon situé à l'intérieur de l'agglomération municipale, il arrive que, lorsque le ministère s'entend avec une municipalité, on cède l'entretien à la municipalité à la suite d'une subvention.

**M. Middlemiss:** D'accord. Il y en a des ententes de cette nature. On dit: Faites les travaux de réfection et, une fois que ça va être rebâti, reconstruit, la municipalité va assumer l'entretien. Cette clause-là ne fait pas partie du protocole d'entente dont nous discutons présentement.

**M. Morin:** C'est Bonaventure.

**M. Garon:** Pourriez-vous me dire, d'après vos chiffres de circulation, combien de véhicules utilisent cette route-là par année? Combien de personnes prennent l'avion à Bonaventure?

**M. Middlemiss:** Nous n'avons pas les données, ici. On va vous les transmettre.  
(15 h 45)

**M. Garon:** La carte, vous devez l'avoir. Vous ne me ferez pas croire, avec toutes les caisses que vous avez à côté de vous, que vous n'avez pas la carte de circulation sur les routes. Ça ne donne rien d'avoir une armada de fonctionnaires s'ils ne sont pas capables de rien vous fournir.

**M. Middlemiss:** Je vais vous donner un ordre de grandeur. Je n'ai pas la carte. C'est de l'ordre de 1000 à 1500 par jour.

**M. Garon:** Qui prennent l'avion là?

**M. Middlemiss:** Non, les autos qui utilisent..., la circulation. Vous m'avez demandé les véhicules.

**M. Garon:** Non, je ne veux pas l'avoir à peu près, je voudrais avoir le vrai chiffre.

**M. Middlemiss:** On va vous donner le vrai chiffre.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lotbinière.

**M. Garon:** De même que le nombre de personnes qui prennent l'avion. Vous avez ça aussi parce que ça dépend encore de votre ministère.

**M. Middlemiss:** Bien oui. C'est par année?

**M. Garon:** C'est un aéroport provincial ou fédéral?

**M. Middlemiss:** Provincial, celui-là. À Grande-Rivière, c'est fédéral, je pense.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lotbinière.

**M. Camden:** Merci, M. le Président. M. le ministre, j'aimerais revenir sur la définition qui m'intéresse énormément que vous avez donnée des routes locales collectrices, ce qui constitue une collectrice au sens où vous l'avez défini. Vous avez parlé d'une liaison entre un village et une route principale ou secondaire ayant une certaine importance et d'un site... Vous l'avez qualifié de spécial.

**M. Middlemiss:** D'un équipement.

**M. Camden:** D'un équipement et vous nous avez parlé aussi d'un site particulier.

**M. Middlemiss:** Non, non, un équipement important, un équipement collectif, un aéroport, un port, un quai.

**M. Camden:** Est-ce qu'on ne peut pas considérer qu'une autre localité est également un ensemble d'équipements regroupés dans une zone qu'on qualifie d'urbanisée et que, par conséquent, nous devrions considérer chacune des routes qui relient les zones urbanisées que sont les villages comme étant des sites spéciaux, particuliers, à caractère de regroupement d'équipements et visant à favoriser des échanges entre des localités et par le fait même aussi des échanges qui ont un caractère, bien sûr, économique et socio-économique, si on veut être plus large?

**M. Middlemiss:** On m'indique que, dans le cas, s'il y avait seulement une route qui relie deux villages, ça va être automatiquement une collectrice, mais, s'il y en a plusieurs, une de

celles-là va être identifiée comme une collectrice: celle qui a le plus de circulation.

**M. Camden:** Si je comprends bien, un village qui souhaiterait être relié avec des voisins n'aura qu'une collectrice et les autres seront considérées d'une façon marginale.

**M. Middlemiss:** C'est des routes locales.

**M. Camden:** On va privilégier un échange par rapport à deux, trois ou quatre autres échanges possibles avec des voisins.

**M. Middlemiss:** Mais basé sur la route qui est la plus utilisée. Il me semble que, si la majorité des gens utilisent une route, en particulier, c'est celle-là qui semble être la favorite de tout le monde. Et, à ce moment-là, on a un choix à faire.

**M. Camden:** Mais, si je vous donne un exemple, moi, je pense particulièrement aux gens de Sainte-Agathe-de-Lotbinière qui ont un lien privilégié avec les gens de Saint-Gilles, par la route 218. Ils ont aussi une liaison privilégiée avec les gens de Dosquet. Mais les gens d'Inverness ont aussi une liaison privilégiée avec les gens de Sainte-Agathe par le chemin Gosford. Cependant, on veut donner un accès privilégié aux gens d'Inverness via Plessisville. Il y a toute une définition, je pense, des routes collectrices sur laquelle on aurait intérêt à se pencher, puisqu'elles constituent des liens d'échanges avec des zones qu'on qualifie d'urbanisées, mais qui sont aussi un site de regroupement d'équipements qui favorisent les échanges socio-économiques entre les milieux.

**M. Middlemiss:** La classification fonctionnelle, ce n'est pas quelque chose qui vient d'être créé, c'est quelque chose qui a été transmis aux municipalités, aux MRC, il y a nombre d'années et dont les municipalités avaient accepté le principe. Aujourd'hui, on a même envoyé aux municipalités la classification fonctionnelle, leur demandant de nous faire des commentaires concernant la classification qui a été faite par le ministère parce que c'est ouvert pour la discussion. Des cas comme le vôtre, c'est des cas particuliers et il faudrait que ce soit discuté par la municipalité concernée avec les autorités du ministère des Transports.

**M. Camden:** En tout cas, je ne veux pas ouvrir le débat sur l'aspect...

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

**M. Camden:**... de la réforme de la fiscalité, mais vous comprendrez bien que, en tout cas, il y a peut-être eu des blocages de part et d'autre, mais il y a des gens aussi du monde municipal

qui n'ont pas souhaité trop, trop avoir des échanges avec les gens des Transports, de façon à ce que les gens des Transports puissent transmettre effectivement l'information. Ils l'ont bien souvent et, malgré eux, ils l'ont postée pour s'assurer que les gens aient cette information. Mais je pense que ça doit faire l'objet d'un débat ou, enfin, de discussions qui permettraient de clarifier les échanges entre ces localités, puisque ce sont des liens qui ont un caractère socio-économique bien supérieur à celui qu'on peut peut-être évaluer des routes locales où on peut desservir des agriculteurs et des résidents le long des rangs qu'on qualifie de rangs simples ou rangs doubles, faisant référence aux habitations qui sont de part et d'autre de la route. Ça, c'est dans cette perspective-là, mais il y a des liaisons entre les villages et ces liaisons m'apparaissent, ma foi, assez importantes puisqu'elles font référence à des zones urbanisées où on a noté tout à l'heure qu'il y avait un regroupement de gens qui y font des affaires ou qui y résident. Il faudrait peut-être songer à ces échanges puisqu'on milieu rural, en considérant les étendues avec lesquelles on doit composer, c'est des considérants importants, je pense, et qui pourraient aussi avoir un impact majeur sur le développement futur de ces localités.

**Le Président (M. Gauvin):** Je voudrais vous rappeler, M. le député de Lotbinière, que l'engagement 1 portait sur les travaux dans la municipalité de Bonaventure. Je pense que ça vous a peut-être permis...

**M. Camden:** Je vous remercie, M. le Président, mais je sais que ça vous intéresse aussi dans Montmagny-L'Islet, étant un résident de Saint-Adalbert qui a sûrement des liaisons avec d'autres villages voisins.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié. On voudrait avoir copie du protocole d'entente. Merci.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 2.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 3.

**M. Garon:** Engagement 3. C'est une contribution à quel pourcentage "pour des travaux d'amélioration du chemin du 9e rang dans la municipalité de Saint-Honoré paroisse, comté de Beauce-Sud"? C'est 46 800 \$, mais c'est à quel pourcentage?

**M. Middlemiss:** 75-25.

**M. Garon:** 75-25.

**M. Middlemiss:** 75 Transports, 25...

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Et pourquoi payez-vous, c'est un chemin municipal, ça, le 9e rang?

**M. Middlemiss:** Non. Il me semble qu'on avait eu un grand débat la dernière fois sur ça. C'est que, dans le comté de Beauce-Sud, suite au sommet socio-économique, il y a eu une entente qu'il y aurait des travaux sur le réseau et des protocoles d'entente où 25 % seraient payés par la municipalité et 75 % par le ministère des Transports. Il y en a eu plusieurs qui sont passés déjà.

**M. Garon:** Mais, là, le but d'accepter le 9e rang, c'est pourquoi? C'est un chemin municipal?

**M. Middlemiss:** C'est une route qui est à l'entretien du ministère.

**M. Garon:** Non, sous quelle juridiction, municipale ou des Transports?

**M. Middlemiss:** Si on veut parler du fonds de terre, là...

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:**... ça c'est fort probablement à la municipalité; l'entretien de la chaussée de la route, c'est au ministère des Transports.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 4.

**M. Garon:** Engagement 4, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 5?

**M. Garon:** "Contrat pour la fourniture de services d'information..." Non ce n'est pas ça. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. Engagements.

**M. Garon:** Engagement 6, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 7.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 8.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 9.

**M. Garon:** 9. "Contrat pour le terrassement et la structure de la chaussée, l'aménagement d'espaces verts et l'élargissement d'un pont sur la route 132, dans la municipalité d'Escuminac, comté de Bonaventure. Longueur de 0, 999 kilomètre: 761 400 \$. " Un kilomètre. Alors...

**M. Middlemiss:** L'élargissement d'un pont...

**M. Garon:**... est-ce que c'était dans le cadre d'un sommet?

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Garon:** C'était un sommet à deux?

**M. Middlemiss:** M. le Président, on peut faire de la comédie tant qu'on voudra, ça dit bien ici que c'est l'élargissement d'un pont sur la route 132. "Structure de la chaussée, l'aménagement d'espaces verts et l'élargissement d'un pont sur la route 132."

**M. Garon:** Oui. Quel est le trafic qui passe sur ce pont-là?

**M. Middlemiss:** Sur la route 132?

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** 4000.

**M. Garon:** 4000 par jour. Vous le refaites, le pont, ou vous l'élargissez seulement?

**M. Middlemiss:** Élargissement.

**M. Garon:** 4000. C'est plus dur de faire élargir un viaduc où il passe 50 000 véhicules.

**Une voix:** Vous avez compris le phénomène!

**M. Dufour:** Le phénomène, je sais où il est.

**M. Middlemiss:** C'est l'élargissement d'un pont existant.

**Une voix:**...

**M. Garon:** Il le voit dans sa boule de cristal. C'est un comté qui est vu.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je ne sais pas si on a compris.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, mais...

**M. Middlemiss:** C'est l'élargissement d'un pont existant.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre,

c'est justement ce que je voulais rappeler à la commission, que vous aviez donné une réponse.

**M. Garon:** Mais élargissez-vous la route aussi?

**M. Middlemiss:** Si le pont fait partie de la route, la route s'élargit, oui, automatiquement sur le pont.

**M. Garon:** C'est parce que vous élargissez la route dans tout le secteur ou si vous élargissez juste le pont?

**M. Middlemiss:** Oui, les approches au pont vont être élargies, c'est certain.

**M. Garon:** Non, il n'y a pas rien que les approches. Est-ce que la route est élargie dans son ensemble?

**M. Middlemiss:** Les travaux sont sur presque un kilomètre. Donc, si on élargit le pont, je vais vérifier avant, mais je présume que le pont n'était peut-être pas de la pleine largeur. Ça fait partie de rendre le pont et la route de largeur standard. Elle n'était pas conforme avant. Aujourd'hui, on le fait.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 9 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 10.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 11.

**M. Garon:** Engagement 11. Est-ce qu'il s'agit d'un rapport 75-25 pour le "9e rang dans la municipalité de Saint-Benoît-Labre paroisse, dans le comté de Beauce-Sud". Je remarque qu'il y a deux ministres importants: le ministre des Finances et le ministre des Approvisionnements et Services.

**M. Middlemiss:** Celui-ci, 67-33.

**M. Garon:** 67-33?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Ah! Beauce-Sud est moins pesant que Bonaventure.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 11 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 12.

**M. Garon:** "Contribution accordée pour des travaux d'amélioration des chemins du rang de la Montagne, du Petit Shenley et du rang Saint-Jean-Baptiste dans la municipalité de Saint-Éphrem-de-Beauce paroisse, comté de Beauce-Sud. 30 200 \$." Dans quelle proportion?

**M. Middlemiss:** 75-25.

**M. Garon:** 75-25. Ah! Ça a changé.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 12, vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 13.

**Mme Carrier-Perreault:** J'aimerais avoir un renseignement.

**Le Président (M. Gauvin):** Excusez. Oui, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière, en rapport avec l'engagement 12.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui. C'était en rapport avec les proportions, M. le Président. J'en vois passer depuis tout à l'heure. Je regarde mon collègue de Lévis qui demande des proportions et tout ça. Il y a peut-être quelque chose qui m'a échappé. J'aimerais ça savoir comment ça se décide, les proportions. Parce que je vois 75-25, on a vu tantôt 89-11 et on a vu 91-9 aussi un peu plus loin. Je voudrais savoir comment ça se décide. Y a-t-il des critères particuliers qui existent ou si c'est négocié ou si c'est des ententes? Je voudrais savoir comment ça marche.

**M. Middlemiss:** Dans le cas spécifique de celui-là, je l'ai identifié tantôt, c'était une décision de la conférence socio-économique Chaudière-Appalaches, en janvier 1990, sur la proportion 75-25.

**Mme Carrier-Perreault:** Dans ce cas-ci c'est comme ça que ça s'est décidé, mais en général?

**M. Middlemiss:** Oui, dans d'autres cas, ça se négocie; ça dépend de la nature des travaux et on évalue... Dans le cas du ministère des Transports, on va être impliqués dans la chaussée elle-même, des fois dans l'égout pluvial, ça dépend de la répartition de ces coûts-là. Dans un projet, disons, d'assainissement des eaux, des fois l'aqueduc et l'égout sanitaire, c'est la municipalité qui va le payer. Donc, il n'y a pas de norme exacte. C'est la négociation et l'évaluation de quelle est la responsabilité du ministère des Transports versus la responsabilité financière, pour ces travaux-là de la municipalité.  
(16 heures)

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce que ça a

quelque chose à voir avec la qualification des routes, là? On parlait d'une collectrice, là, à 91-9 dans Bonaventure, tout à l'heure. Est-ce que ça a quelque chose à voir avec la qualification comme telle des routes?

**M. Middlemiss:** Non, je ne crois pas que c'est la qualification des routes elle-même comme la nature des travaux qui vont être exécutés. Parce que, si c'est une route, disons, principale et que ce sont des travaux dont on a besoin seulement pour le ministère des Transports, le ministère des Transports va faire les travaux, si c'est un égout pluvial. Mais, si dans cette route-là la municipalité veut installer l'aqueduc et l'égout sanitaire pour son propre usage, à ce moment-là, on lui demande de payer la portion de ces services-là et pas nécessairement la route. La route, c'est nous-mêmes qui la payons. Mais il me semble que, souvent, c'est que chaque cas est discuté et négocié à la face même du problème qu'on veut résoudre.

**Mme Carrier-Perreault:** Autrement dit, ce que vous êtes en train d'expliquer, c'est que ce sont des négociations ministère-municipalité, qui aboutissent...

**M. Middlemiss:** C'est ça, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...à des ententes comme ça. Ça n'a rien à voir avec la qualification de la route. Ou encore, quand vous me parlez de la nature des travaux, ça n'a rien à voir avec le recouvrement, la réfection ou des choses comme ça. Il n'y a pas de critère précis, là. On ne dit pas, par exemple: Dans les cas de réfection, le ministère donne tant, c'est automatique, puis la municipalité fait sa part. Il n'y a rien de...

**M. Middlemiss:** Non. Non, il faut regarder, disons, la nature des travaux, quelle partie de ces travaux-là est la responsabilité du ministère et quelle partie est la responsabilité ou rend le plus service à la municipalité. L'aqueduc? Bien, le ministère des Transports n'a pas besoin d'un tuyau d'aqueduc, par exemple, ou de l'égout sanitaire. L'égout pluvial, oui. Le trottoir, c'est la municipalité. Donc, on tente d'évaluer quelle partie des travaux qu'on fait est réellement nécessaire ou requise par la municipalité et non pas par le ministère des Transports.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça va. O.K.

**M. Middlemiss:** Mais c'est une négociation.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est négocié.

**M. Middlemiss:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** O.K. Merci.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 13.

**M. Garon:** L'engagement 13. "Contribution accordée pour des travaux de pose d'un égout pluvial et la réfection des rues Sainte-Geneviève, Coulombe, Saint-Jean et Hallé, dans la municipalité de Saint-Isidore village, comté de Beauce-Nord." Alors, c'est quel pourcentage des travaux et la raison? Ça a l'air des rues d'un village, ça.

**M. Middlemiss:** C'est que les rues Sainte-Geneviève, Coulombe et Saint-Jean sont à l'entretien du ministère.

**M. Garon:** Pourquoi? Je vois bien ça là, mais vous payez à quel pourcentage et pourquoi? Elles collectent quoi? Est-ce qu'elles collectent le monde qui va à l'exposition agricole de Saint-Isidore qui a été subventionnée par le gouvernement fédéral?

**M. Middlemiss:** Elles ne sont pas nécessairement qualifiées comme des routes collectrices. Aujourd'hui, ces routes-là sont entretenues par le ministère des Transports du Québec. C'est une décision qui a été prise, il me semble, en 1973, comme dans plusieurs régions du Québec ou toutes les régions du Québec.

**M. Garon:** Si elle n'est pas collectrice, là, c'est pourquoi? C'est une rue municipale.

**M. Middlemiss:** Non, non. Je pense, M. le Président, qu'il faut faire la distinction. On a parlé de collectrice tantôt en indiquant que cette route-là, même après les changements dans la fiscalité municipale, demeurerait encore à l'entretien du ministère.

**M. Garon:** Mais pourquoi?

**M. Middlemiss:** Pourquoi une rue collectrice...

**M. Garon:** Mais elles ne sont pas collectrices. Pourquoi, là?

**M. Middlemiss:** Celles-là, bien non, mais c'est parce que ce sont des rues locales. Elles sont classifiées comme étant des rues locales, celles-là.

**M. Garon:** Mais pourquoi vous les gardez, vous payez l'entretien? Puis dans quelle proportion? Vous l'avez payé là, mais pourquoi?

**M. Middlemiss:** On le fait aujourd'hui et fort probablement que ce sont des rues, des routes qui seront remises aux municipalités en 1993.

**M. Garon:** C'est-à-dire qu'il y en a qui vont

être remises en bon état et d'autres qui vont être remises dans un état déplorable. Mais, dans ce cas-là, vous payez dans quel pourcentage et pourquoi vous vous en chargez? Elles ne sont pas collectrices, elles, ce sont des rues municipales.

**M. Middlemiss:** C'est 50-50. C'est 50 % par la municipalité et 50 % par le ministère des Transports. C'est que la municipalité va installer un système d'égout sanitaire sous ces rues dans le cadre d'un programme AIDA. Il s'agissait de faire exécuter des travaux d'égout pluvial, d'égout sanitaire et de voirie par un seul maître d'oeuvre et un seul entrepreneur. Donc, il y avait des travaux à faire. Il y avait des travaux qui seraient faits sur la route et d'autres pour les services municipaux. Pour cette raison-là, on a signé un protocole d'entente et on paie 50-50.

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 14.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 15.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 16.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 17.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 18.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 19.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 20.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 21.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 22.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 23.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 24.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 25.

**M. Garon:** Engagement 25. Supplément de 125 000 \$ "pour porter à 775 580 \$ le coût du contrat pour effectuer une étude environnementale de l'autoroute 30 entre Valleyfield et Sainte-Catherine dans les comtés de Beauharnois... " Lavall Environnement inc. Pourquoi le dépassement?

**M. Middlemiss:** Lavall Environnement, ses services avaient été retenus le 17 décembre 1985 pour effectuer une étude environnementale de l'autoroute 30 entre Valleyfield et Sainte-Catherine, dans les circonscriptions électorales de Beauharnois, Châteauguay et La Prairie, sur une longueur de 40 kilomètres.

**M. Garon:** Bien, ce n'est pas ça la question.

**M. Middlemiss:** Oui, mais...

**M. Garon:** C'est la raison du dépassement.

**M. Middlemiss:** Oui. Le 18 janvier 1989, une demande de crédits a été faite pour examiner l'autoroute 30 comme autoroute périphérique avec possibilité que l'extrémité ouest atteigne l'autoroute 20. Cette possibilité avait de nombreuses implications sur le projet et demandait de nombreuses études, comme l'évaluation des répercussions sur la circulation, la considération de nouveaux corridors et l'approfondissement du volet socio-économique. Le montant de 275 580 \$ demandé en janvier 1989 était insuffisant pour mener l'étude à terme et pour couvrir certains frais additionnels s'y rattachant. En effet, certains chapitres de l'étude ont nécessité un nombre d'heures beaucoup plus élevé que prévu, tandis que d'autres ont dû être ajoutés au cours du mandat. Il faut noter qu'il y a eu augmentation des salaires en juin 1989, ce qui a contribué au dépassement. Quant aux déboursés, les coûts avaient été grandement sous-évalués. Un montant de 105 000 \$ est nécessaire pour couvrir les frais ci-haut décrits, tandis qu'un montant de 20 000 \$ est à prévoir pour défrayer les frais qui seront générés par les consultations auprès de représentants du monde municipal et d'autres organismes concernés relativement au choix d'un corridor pour le tronçon reliant Châteauguay à l'autoroute 20 et des modifications mineures qui peuvent en résulter. Donc, essentiellement, c'est des travaux... Le mandat a été élargi pour couvrir d'autres aspects de l'autoroute 30.

**Mme Pelchat:** M. le Président...

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, Mme la députée de Vachon.

**Mme Pelchat:** M. le ministre, est-ce que c'est l'étude qui touche le tronçon de la route 30 qui est censée traverser la Voie maritime?

**M. Middlemiss:** Oui.

**Mme Pelchat:** C'est donc l'étude qui suggère... Parce qu'elle est terminée, cette étude-là, elle a été déposée au ministère?

**M. Middlemiss:** Oui. Elle a été déposée au ministère et il me semble qu'elle a été probablement déposée aussi auprès des autorités municipales pour consultation et commentaires.

**Mme Pelchat:** Si vous me permettez, M. le ministre, parce que l'étude dont on parle, elle fait en ce moment l'objet d'une certaine controverse sur la Rive-Sud concernant le tracé qui a été suggéré par Lavallin. Est-ce que le ministère s'est arrêté là-dessus? Est-ce que la décision est finale quant au tracé qui a été suggéré par Lavallin?

**M. Middlemiss:** Non, la décision n'est pas finale, elle est en discussion. C'est pour ça qu'on a présenté l'étude aux élus municipaux qui devront soumettre leurs commentaires. Je sais qu'il ne semble pas y avoir consensus présentement.

**Mme Pelchat:** Non. Je ne veux pas me faire l'avocat du diable, mais les élus municipaux, M. le ministre, ont dit, je pense, assez ouvertement dans les journaux qu'ils n'étaient pas favorables au tracé proposé par Lavallin pour plusieurs raisons, là. On sait comment c'est dans certaines municipalités, on veut toujours que l'autoroute passe dans notre propre parc Industriel, évidemment, c'est toujours plus profitable.

Sauf que le tracé du ministère des Transports du Québec, qui avait été suggéré aux municipalités en 1989 prévoyait de traverser la Voie maritime. Peut-être que je vais me tromper, je sais que c'est très technique. Je vois M. Tourigny qui arrive, là. Je vais juste compléter là-dessus, M. le ministre, pour vous faire une mise en situation, là. Le tracé de 1989 proposait de traverser la Voie maritime à la hauteur de Melocheville ou de Saint-Louis. De toute façon, c'est parce qu'il est question d'un pont que le gouvernement du Québec... Hydro-Québec est obligée de reconstruire le pont de Saint-Louis-de-Gonzague, parce qu'il a été endommagé à cette hauteur-là, et on a essayé, les élus de la région ainsi que la municipalité, de voir comment on pourrait récupérer les 100 000 000 \$ - c'est un chiffre qui a été avancé par Hydro-Québec -

pour reconstruire le pont de Saint-Louis-de-Gonzague, puisque le fédéral en 1986 s'est engagé à payer le pont de l'autoroute 30.

Alors, je sais que cette hypothèse-là ne fait pas partie du tracé que **Lavallin** a retenu comme étant le moins coûteux et aussi qui a le moins d'impact sur l'environnement, mais je sais aussi qu'il y a eu une rencontre avec le ministère des Transports et les maires pour essayer d'évaluer de quelle façon on pourrait repousser un peu le tracé vers les terres pour éviter, le long du canal, de déplacer les canards, parce que c'est un endroit où les canards vont. Parce que c'est important si on est capable de sauver de l'argent. Je ne sais pas dans quelle mesure le ministère des Transports évalue sérieusement cette hypothèse-là que les maires et Hydro-Québec ont essayé de mettre de l'avant.

**M. Middlemiss:** Comme on l'indiquait, M. le Président, nous sommes encore en discussion. Juste pour vous donner un exemple, pour le tracé identifié par les autorités municipales, le coût serait de 337 000 000 \$, sur une longueur de 41 kilomètres, avec à peu près le même volume de circulation, 4000 de circulation de moins, excusez-moi. Et ce tracé-là préoccupait surtout du fait qu'il fallait longer un canal...

**Mme Pelchat:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...et qu'au point de vue de l'environnement on sentait peut-être qu'il y aurait des problèmes versus l'autre, celui suggéré, qui coûterait 307 000 000 \$, sur une longueur de 31 kilomètres, et qui aurait un volume de circulation de 12 000 véhicules.

**Mme Pelchat:** J'aimerais insister sur le fait, M. le Président, vous me permettez, que c'est vrai que le tracé qui est suggéré par Lavallin va coûter 30 000 000 \$ de moins, sauf que, si on pouvait récupérer les 100 000 000 \$ qu'Hydro-Québec veut mettre sur le pont de Saint-Louis-de-Gonzague - de toute façon, elle est obligée de les mettre; pour la centrale, elle n'a pas le choix de les mettre et Hydro-Québec serait prête à les donner puisque que c'est le fédéral qui paierait le pont - à ce moment-là, oui, on sauve 30 000 000 \$ quand on regarde ça à court terme, mais à plus long terme c'est 70 000 000 \$ qu'on sauverait. Et, quant à la proximité des canards dont je vous parle - je me demande si ce n'est pas une réserve faunique qui est décrétee par le gouvernement fédéral - il y a eu une suggestion de déplacer le tracé plus vers les terres, justement pour éviter cette réserve de canards.

**M. Middlemiss:** M. le Président, je pense que nous ne sommes arrivés à aucune conclusion sur ça. On comprend, sauf que, si on élimine le

pont qui existe à Saint-Louis-de-Gonzague, c'est un pont qui relie des municipalités où il y a des activités qui sont permises, comme des agriculteurs peuvent se promener. Mais, si on élimine ce pont-là et qu'on arrive avec un pont sur une autoroute, à ce moment-là, ça pourrait occasionner quelques problèmes de circulation entre les villes. Et c'est ces choses-là qu'on voudrait examiner en même temps.

**Mme Pelchat: O. K.**

**M. Middlemiss:** Je pense que nous sommes ouverts et, certainement, s'il y a 100 000 000 \$ qu'on peut aller chercher du côté d'Hydro-Québec et qu'on peut les utiliser pour accélérer la construction de l'autoroute 30 ou économiser 100 000 000 \$ pour être capables de dépenser plus d'argent à travers le Québec sur le réseau routier...

(16 h 15)

**Mme Pelchat:** Non, si on sauve 100 000 000 \$ sur la 30, on va les remettre sur la 30, j'espère, qu'on attend depuis 1969, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Si c'est Hydro-Québec, on est tous des Hydro-Québécois.

**Mme Pelchat:** Quand même, si on en avait mis un peu plus sur la 30, peut-être que le Métropolitain ne serait pas dans l'état actuel. Je vous remercie, M. le ministre. C'était tout simplement pour bien vérifier votre ouverture d'esprit. Je la vois, je vais la transmettre à mes collègues du caucus des députés de la Montérégie. Merci.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 25 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 26.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 27.

**M. Garon:** Engagements 27, 28, 29, 30, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 31.

**M. Garon:** Supplément de 449 000 \$ pour porter à 2 173 000 \$ le coût du contrat. Quel était le prix initial du contrat, les imprévus? Le supplément, on le sait, est de 449 000 \$? Quelle est la raison du supplément?

**M. Middlemiss:** M. le Président, le mandat initial a été donné le 15 juin 1987, pour un montant de 170 000 \$.

**M. Garon:** Comment?

**M. Middlemiss:** 170 000 \$. S'est ajouté un autre montant le 15/11/1988, pour une somme de 95 900 \$. S'est ajouté, le 30/11/1989, un montant de 494 100 \$ et, le 15/11/1989, un montant de 964 190 \$, pour un total de 1 724 190 \$. Le montant à ajouter, à ce moment-ci, est de 449 220 \$ pour un grand total de 2 173 410 \$.

**M. Garon:** Tout ça à partir d'un contrat de 175 000 \$?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** On est rendu à 2 173 000 \$. Qu'est-ce qui s'est passé là? Là, c'est du 1000 % d'augmentation. C'est plus que du 1000, c'est du 1200 % d'augmentation, de dépassement. Je ne comprends plus. Le contrat passe de 175 000 \$ à 2 173 410 \$. C'est-à-dire que tout ce qui excède 175 000 \$ a été fait sans soumission.

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est que ce n'est pas simple. Il y a eu un changement de mandat en plus d'un changement des coûts. La première raison, c'est une sous-évaluation de l'envergure des travaux à réaliser et on a tous constaté que, pour les travaux sur l'autoroute 40 et sur la 20, H y a eu des suppléments et des Imprévus. Donc, la première chose, c'est la sous-évaluation de l'envergure des travaux à réaliser qui se reflète directement sur l'estimation des coûts d'ingénierie et de surveillance. Le contrat qui était pour 170 000 \$ a été confié le 21 décembre. À ce moment...

**M. Garon:** Le 21 décembre de quelle année?

**M. Middlemiss:** 21 décembre 1983. Excusez, 1987.

**M. Garon:** 1987?

**M. Middlemiss:** Oui. Mais qui avait été basé sur une inspection réalisée en 1983. Il ne comportait que les travaux de réparation requis structurellement, ainsi que les correctifs pour l'éclairage. À ce moment, le coût des travaux anticipés était de l'ordre de 2 000 000 \$. Dès que les inspections furent complétées par la firme Francis Boulva, l'estimation préliminaire des travaux à réaliser fut établie à 25 000 000 \$.

**M. Garon:** C'est payant les changements de gouvernement.

**M. Middlemiss:** On n'avait pas commencé encore les travaux. Dès l'inspection, un projet que l'on croyait de l'ordre de 2 000 000 \$ est devenu un projet de l'ordre de 25 000 000 \$. Le deuxième point majeur est le plan d'action de Montréal déposé au mois 1988 qui a amené une

nouvelle dimension au contrat par l'ajout d'améliorations importantes au niveau de l'échangeur ville Saint-Pierre, l'élargissement de quatre rampes, une voie additionnelle sur un tronçon de deux kilomètres sur l'autoroute 20 et la réparation partielle prévue **initialement** est devenue une réfection complète du réseau autoroutier de ce secteur.

Ces deux raisons font que des travaux évalués initialement à 2 000 000 \$ et pour lesquels 170 000 \$ d'honoraires avaient été prévus sont présentement évalués à 49 200 000 \$. La partie surveillance du mandat est applicable à la totalité des 49 200 000 \$, alors que la préparation des plans et devis n'est que pour 29 000 000 \$, le restant étant préparé par nos services. Dès le constat de cette situation, des demandes ont été faites au Service des contrats pour augmenter les prévisions d'honoraires, ceci en fonction des travaux évalués à ce moment à 25 000 000 \$. Dans la même période, une entente a été conclue avec la firme Francis Boulva afin de retirer du mandat la surveillance des travaux à l'exception des travaux d'éclairage et de ne lui confier que les services de coordination et de maîtrise d'oeuvre. Cet avenant au contrat se traduit par une réduction d'honoraires potentielle pour cette firme de l'ordre de 3 000 000 \$.

**M. Garon:** Je vais vous poser une question.

**M. Middlemiss: Oui.**

**M. Garon:** Si vous aviez une compagnie, si vous aviez quelqu'un à votre emploi qui vous avait **fait** une prévision comme ça, qu'est-ce que vous feriez avec? Le **mettriez-vous** dehors?

**M. Middlemiss:** M. le Président, il me semble que ce n'est pas aussi simple que voudrait le faire paraître le député. Lorsqu'on **1983**, basé sur une inspection, on a dit: Voici l'envergure des travaux, on les avait **estimés** à 2 000 000 \$. Donc, ça ne me surprend pas qu'on ait pu estimer les services professionnels à 170 000 \$. Mais, devant l'envergure de tous ces travaux-là, M. le Président...

**M. Garon:** Qui avait fait cet **estimé-là**?

**M. Middlemiss:** Je ne le sais pas et il me semble que ce n'est pas important.

**M. Garon:** Bien...

**M. Middlemiss:** Les Individus... On ne va pas à la chasse, commencer à pointer du doigt des ingénieurs, des employés de l'État **qui** font bien leur travail. **Mais il** me semble qu'ici il y a une explication. **C'aurait** été bien mieux si on avait su avant de construire le coût exact et qu'on n'avait pas eu... Mais on l'aurait payé, quand même. C'est ça, il me semble, M. le Président,

qu'il faut réaliser. C'est triste de l'apprendre après, mais il y a certainement une différence entre les honoraires professionnels pour un contrat de 2 000 000 \$ et un contrat de 50 000 000 \$. **Il** y a un facteur de 25 qui est là et, à ce moment-là, il me semble qu'il faut prendre ça en considération. On n'a pas tous les détails et nous n'avons pas pris part, nous autres, à toutes les discussions. C'était quoi, l'envergure au moment des 2 000 000 \$? On pariait de quoi? De l'éclairage et d'autres choses. Donc, il me semble qu'en toute justice...

À plusieurs occasions, M. le Président, le critique de l'Opposition a semblé vouloir pointer du doigt des ingénieurs qui travaillent au ministère des Transports et qui, je pense, donnent le meilleur d'eux-mêmes. Mais ils font des erreurs, ils ne sont pas parfaits. Mais, dans un cas comme celui-là, vouloir prendre quelqu'un, il me semble que c'est un peu pousser ces choses-là et c'est pour ça que je voulais que ça soit clair.

**M. Garon:** Quand les gens viennent pour charger des prix, on invoque beaucoup le professionnalisme. Quand on dit: Responsabilité professionnelle, c'est quoi la responsabilité professionnelle de faire des prévisions quand ça coûte 25 fois plus cher? C'est bien beau, là, le monde paie et regardez ce que ça donne comme résultat. Quand vous engagez des gens, des fois, pour faire des travaux, ils font des travaux et ils respectent leurs engagements. Mais plus ils sont professionnels, on dirait, plus leur responsabilité diminue. Moi, c'est ça qui me frappe. Quand c'est du pauvre monde qui travaille à 5 \$ de l'heure, leur responsabilité est illimitée. Quand c'est du monde qui travaille à 100 \$ de l'heure ou 200 \$ de l'heure, il n'y en a plus de responsabilité, ce n'est pas vrai. C'est ça que j'apprends, moi, quand je regarde ça. C'est du dépassement. Envoie, "Poked-eye", paie! Et, là, il n'y en a plus de responsabilité. Je suis obligé de le constater, c'est ça au fond. Quand on arrive pour dire: C'est qui? là, ho! **Il** faut protéger les réputations. Mais on ne protège pas le portefeuille du contribuable, on s'en sacre comme de l'an 40. Le contribuable, lui, il paie. Qui paie? C'est l'homme moyen, la personne moyenne, si vous voulez. C'est le citoyen moyen parce que c'est lui qui forme le gros de la masse, voyez-vous. Mais celui dont les services professionnels ont à peu près une valeur infinie, comme les mérites de **Notre-Seigneur**, pour lui, comprenez-vous, il n'y a plus de limites, il n'y a plus de contrôles, il n'y a plus de balises, et envoie donc. Pour faire les plans, **il** n'y a pas de prix; pour les surveiller, il n'y a pas de prix et les travaux, s'il les a surveillés à moitié et que ça coûte plus cher que prévu, là, on augmente les prix de surveillance. Alors, quel intérêt a celui qui surveille à contrôler les coûts quand ça le paie plus de ne pas surveiller beaucoup? Moi, je regrette, je trouve ça épouvantable!

**M. Middlemiss:** M. le **Président**, regardez...

**M. Garon:** Écoutez, on part d'un contrat, vous nous avez parlé qu'il était de 2 000 000 \$ et **il** est rendu à 29 000 000 \$.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Regardez! **Il** me semble peut-être que le député de Lévis n'a pas compris. C'est que j'ai donné l'historique, là. C'est qu'en 1983...

**M. Garon:** C'est encore les caves qui vont payer.

**M. Middlemiss:** ...on avait évalué que les travaux nécessaires étaient de l'ordre de 2 000 000 \$. Ça, on a évalué ça. On a fait une expertise de la condition. On a dit: On va faire ces travaux-là.

**M. Garon:** Changez de mot. Ne parlez pas d'expertise.

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Garon:** Changez de mot, on a fait une approximation.

**M. Middlemiss:** Non.

**Le Président (M. Gauvin):** Une minute d'attention.

**M. Middlemiss:** Non, ce n'était pas la même chose, M. le Président.

**Le Président (M. Gauvin):** On va permettre à M. le ministre de nous donner les réponses, les explications.

**M. Garon:** Pas d'inflation verbale au moins! On a une inflation des coûts, c'est assez.

**M. Middlemiss:** À ce moment-là, c'est que l'évaluation était pour la réparation structurale, ainsi que des correctifs pour l'éclairage et, à ce moment-là, c'était 2 000 000 \$. Mais, dès que l'inspection fut complétée par la firme, par l'estimation préliminaire, on a vu que c'était pas mal plus que 2 000 000 \$. Heureusement qu'on n'est pas allés en soumissions sur un contrat de 2 000 000 \$. Remarquez bien, c'était en 1983. Heureusement qu'on n'y est pas allés, à ce **moment-là**. On a fait faire une autre évaluation qui nous donne 25 000 000 \$ et, même avec une évaluation de 25 000 000 \$, aujourd'hui, on fait les travaux et, encore, on a des surprises et ça coûte plus cher. Donc, **il** me semble que pointer du doigt un Individu ou tenter de trouver un coupable, ce n'est pas le cas. C'est qu'on com-

pare des pommes avec des oranges. C'est qu'on avait évalué certains travaux à 2 000 000 \$ et ces **travaux-là** se sont avérés pas mal plus sérieux, soit 25 000 000 \$. En conséquence, après ça, en additionnant d'autres choses avec le plan de 1988, on a monté ça à 49 000 000 \$. Ce n'est plus 2 000 000 \$. C'est triste qu'on n'ait pas eu ça en premier.

**M. Garon:** Est-ce que c'étaient toujours les **mêmes** qui faisaient l'évaluation des travaux à faire?

**M. Middlemiss:** Au **sein** du ministère? Je ne sais pas qui l'a **fait**.

**M. Garon:** Ça avait été évalué à 2 000 000 \$ et, à un moment donné, c'est à **29 000 000 \$**.

**M. Middlemiss:** **Il** me semble que ce n'est même pas important dans la discussion qu'on a présentement.

**M. Garon:** **Bien** oui.

**M. Middlemiss:** Non, non, c'est parce que, là, on a dit qu'on faisait des correctifs de l'éclairage. On est obligés de faire une reconstruction presque complète de certaines structures.

**M. Garon:** À partir de l'éclairage.

**M. Middlemiss:** Bien oui. On a trouvé une meilleure façon d'évaluer l'état des structures et, même avec cette nouvelle façon, M. le Président, on n'a pas réussi à être capables de cerner à 100 % le coût des travaux. **Il** me semble que, si on n'avait pas de suppléments et d'imprévus ici, on ne passerait certainement pas autant de temps à discuter des engagements financiers, et c'est ça qu'on est en train de faire. On le dit et on l'explique. Depuis 1989, à cause de l'expérience vécue dans l'exécution des travaux, nous avons pu cerner un peu mieux le coût des suppléments et des imprévus.

**M. Garon:** Alors, est-ce que je pourrais avoir la séquence des augmentations de coûts de ces travaux avec les avenants correspondant aux augmentations de coûts depuis le contrat de 170 000 \$ au départ?

**M. Middlemiss:** Oui, pas de problème. Pour l'affaire des honoraires de cet engagement-là?

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** **Oul**, d'accord.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Doyon):** L'engagement est-il vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Le suivant, l'engagement 32.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Le suivant, l'engagement 33.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 34.

**M. Garon:** Engagement 34. Contrat annuel de différents projets de publicité pour l'année financière 1990-1991: 1 407 000 \$. De quelle publicité s'agit-il? On marque: "Construction du réseau routier." Est-ce que c'est des panneaux de signalisation? Ça ne peut pas être des communiqués. 1 400 000 \$, c'est de l'argent.  
(16 h 30)

**M. Middlemiss:** C'est la publicité totale du ministère, incluant la publicité obligatoire et on pourrait vous donner...

**M. Garon:** C'est quoi?

**M. Middlemiss:** O.K. Activités publicitaires pour l'entretien d'hiver: 175 000 \$; opération dégel: 70 000 \$; plan intégré de transport de la région de Montréal, travaux de réfection majeurs: 1 005 200 \$; aide à la recherche: 2000 \$; publicité Institutionnelle: 12 000 \$; activités relatives au transport maritime: 3000 \$; activités relatives au transport aérien: 1000 \$; appui aux expositions: 23 000 \$; nouveau règlement, permis spéciaux: 15 000 \$; desserte Châteauguay-Montréal: 40 000 \$; estacade du pont Champlain: 30 000 \$; avis aux camionneurs (ANCAI): 20 000 \$ et audiences de la commission Charbonneau: 8000 \$.

**M. Garon:** Dans ce programme de construction du réseau routier, quel était le budget, normalement? Là, vous êtes en train de nous dire que le plan de Montréal, à lui seul, a coûté 1 005 000 \$ sur 1 407 000 \$ du programme Construction du réseau routier. Alors que, normalement, dans le programme Construction du réseau routier, il n'y aurait pas plus d'argent cette année que d'habitude, il y a 1 005 000 \$ seulement pour le plan de Montréal.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est de la publicité pour aviser les gens durant la construction de la 40 et, six mois avant, pour aviser les gens qu'il y aurait des travaux et tout ce système-là.

**M. Garon:** Mais...

**M. Middlemiss:** Il me semble que les gens de la région de Montréal ont réellement apprécié, pas cette année, l'an passé, toutes ces choses-là, ce qui a évité des problèmes de circulation.

**M. Garon:** Normalement, le programme de publicité pour la construction du réseau routier, c'est quoi dans une année? Là, c'est 1990-1991. C'est quoi, le programme, le rythme de croisière habituel, comme l'année précédente, par exemple, ou l'autre année avant?

**M. Middlemiss:** On n'a pas les montants, on peut vérifier, M. le Président, mais ça, c'est ponctuel, c'est à cause de l'envergure des travaux qu'il y avait.

**M. Garon:** J'ai entendu le fonctionnaire qui a dit que c'était pas mal moins que ça dans les années précédentes.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est moins que ça...

**M. Garon:** C'était quoi?

**M. Middlemiss:** ...mais on n'a pas les montants. J'ai appris, M. le Président, que, dorénavant, dans les estimations, le député de Lévis veut avoir le chiffre exact et je veux m'assurer de lui donner le chiffre exact.

**M. Garon:** Pourriez-vous me dire c'est quoi, le programme de publicité du programme Construction du réseau routier pour les années 1987, 1988, 1989, 1990?

**M. Middlemiss:** Oui, nous allons vérifier et on va vous faire parvenir ça.

**M. Garon:** Merci.

**M. Middlemiss:** Bienvenue.

**Le Président (M. Doyon):** L'engagement 34 est vérifié.

**M. Garon:** L'engagement 34, vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 35.

**M. Garon:** Engagement 35. "Octroi de 169 contrats d'entretien d'hiver pour la saison 1990-1991." Est-ce que c'est l'ancien système ou le nouveau système? C'est l'ancien système?

**M. Middlemiss:** C'était sous l'ancien système.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des 169 soumissionnaires qui ont obtenu des contrats et pour quels contrats?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 36, vérifié.

**M. Garon:** Engagement 36, vérifié; engagement 37, vérifié; engagements 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, vérifié. Engagement 58.

**Le Président (M. Doyon):** Tous ces engagements sont vérifiés. Nous sommes maintenant à l'engagement 56.

**M. Garon:** À l'engagement 58.

**Le Président (M. Doyon):** À l'engagement 58, pardon.

**M. Garon:** C'est un "contrat pour la réparation et le relampage des feux lumineux et feux clignotants, sur différentes routes, dans diverses municipalités, le comté de Nicolet-Yamaska: 33 100 \$". Est-ce que, avec ce contrat de sous-traitance, à toutes fins pratiques, vous allez sauver des emplois de fonctionnaires permanents ou occasionnels?

**M. Middlemiss:** Tel qu'indiqué ce matin, M. le Président, nous allons faire parvenir ces renseignements à la commission. On ne peut pas le faire ici aujourd'hui. C'est que, comme je vous l'ai dit, il y a une étude qui a été faite au préalable et, donc, sur cette partie-là: s'il y a des conséquences sur les employés du ministère des Transports, je ne peux pas répondre aujourd'hui. Mais ça, c'est le deuxième contrat de cette nature-là qui remet en région les travaux d'entretien des feux lumineux, des clignotants et, même, les réparations et le relampage.

**M. Garon:** Sauf qu'une étude, c'est une affaire, c'est une prévision, une projection. Mais, là, à l'engagement 58, vous donnez un contrat pour la réparation et le relampage des feux lumineux de diverses municipalités dans le comté de Nicolet-Yamaska. Donc, là, c'est précis maintenant: 33 100 \$ que vous avez donnés en contrat pour faire la réparation de feux lumineux dans certains territoires.

Là, vous savez que vous ne les ferez plus. C'est eux qui vont les faire. Là, vous savez concrètement, en vertu de ce contrat-là, combien vous avez de personnel à votre ministère qui le faisait auparavant. On n'est plus dans la théorie d'un rapport. On est dans le concret. Alors, dites-moi pas que vous ne le savez pas. Les gens, normalement, peuvent vous dire immédiatement quel est... J'imagine que le responsable du programme Conservation du réseau routier est là et il sait combien de personnes ont été réaffectées ou n'ont pas été engagées, ou ne sont plus affectées à ces travaux-là dans cette région-là.

Ça m'apparaît clair, là. On n'est plus dans un rapport qui fait des estimés. Je parle en termes de personnel permanent et d'occasionnels qui n'ont peut-être pas été rappelés, les saisonniers.

**M. Middlemiss:** Je vais donner ta même réponse que ce matin. C'est que, dans le passé, avant ce changement de politique, tous les travaux se faisaient soit à partir de Québec ou de Montréal et, donc, ne se faisaient pas toujours peut-être assez vite en région. Les effectifs sont encore là, les mêmes gens. Ils font l'entretien dans la région de Montréal et dans la région de Québec. Je ne peux pas donner encore - on va vous le fournir, lorsqu'on pourra l'obtenir - s'il y a des répercussions sur les emplois des gens qui faisaient ces travaux-là. Aujourd'hui, on ne peut pas vous donner la réponse, malheureusement. Je le demande aux gens concernés et on ne l'a pas. C'est certain que, dans l'étude pour établir cette nouvelle politique-là, on a certainement pris en considération les conséquences de changer de politique. La conséquence sur...

**M. Garon:** Oh! Je ne me surprends de rien.

**M. Middlemiss:** Non, non. La conséquence sur l'efficacité, sur le coût et tout ça, c'est ça qu'on pourra vous donner. La décision qui a été prise était basée sur est-ce que c'est plus avantageux? Ce matin, M. le Président, le député de Lévis a dit qu'il ne critiquait pas réellement la politique parce que peut-être que ça va être mieux, que des fois il posait des questions pour des lumières et on disait: On va attendre qu'il y en ait huit de brûlées avant de les changer. Ce n'était peut-être pas un bon raisonnement. Donc...

**M. Garon:** Mais, là, je me pose des questions.

**M. Middlemiss:**... si nous avons décidé, M. le Président, de changer de politique, ça doit être basé sur une étude qui a démontré que c'était avantageux pour le ministère des Transports.

**M. Garon:** Mais, là, je commence à me poser des questions. Si, en même temps, vous donnez des contrats pour le faire faire par l'entreprise privée et que vous ne savez pas si vous avez le même nombre de personnes affectées alors qu'il y a moins de travaux à faire dans votre ministère, bien, là, je me pose des questions en mosus.

**M. Middlemiss:** M. le Président, j'ai dit ce matin et je le répète qu'à date il n'y a personne des gens qui faisaient ce travail-là à partir de Québec et de Montréal qui a été mis à pied.

**M. Garon:** J'aimerais savoir qui sont les

gens, les permanents, qui ne sont plus affectés à ces travaux-là et les saisonniers ou les occasionnels qui n'ont pas été réengagés, parce que des contrats ont été donnés, dans l'engagement que je vous disais ce matin, pour Bonaventure, et celui de Nicolet-Yamaska.

**M. Middlemiss:** C'est exactement ça, M. le Président, que j'ai dit qu'on leur fournirait. Il faut aller vérifier s'il y a des gens. Dans le moment, je vous dis qu'il n'y a personne qui a perdu son emploi, mais c'est en vérifiant à savoir s'il y a eu des répercussions sur l'emploi des occasionnels ou des choses comme ça...

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Vérifié. Suivant, engagement 59.

M. Garon: **Vérifié.**

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 60.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 61. Donc, on vient de finir le mois de février qui comprenait les engagements de janvier.

### Mars

On passe au suivant, mars, qui comprend les engagements de février. Engagement 1. M. le député de Lévis, est-ce que vous seriez d'accord pour nous indiquer les engagements que vous voulez vérifier dans le mois, tout simplement?

**M. Garon:** Engagements 1 et 2, vérifié. Je passe à 3.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 3.

**M. Garon:** Le dépassement. Pourquoi y a-t-il un dépassement de 28 000 \$ pour porter le contrat à 963 760 \$ et quel était le montant initial du contrat?

**M. Middlemiss:** Le montant initial du contrat était de 850 635,17 \$.

**M. Garon:** Avant imprévus?

**M. Middlemiss:** Oui. Les imprévus étaient de 85 064,83 \$, pour un total de 935 700 \$.

**M. Garon:** Pour quelle raison?

**M. Middlemiss:** Variations des quantités pour une somme de 22 483,58 \$; travaux non prévus, 83 273,53 \$; supplément au taux de transport, 3628 \$; indexation au décret de la construction, 3709 \$; conciliation du bitume, 29,66 \$, soit un

total de 113 124,98 \$, moins les 85 000 \$, ce qui fait une demande de 28 060,15 \$.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Vérifié. Quel est le suivant que vous voulez vérifier?

**M. Garon:** Engagements 4 et 5, vérifié. Je passe à l'engagement 6.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 6.

**M. Garon:** Supplément de 207 000 \$ à Constructions Desourdy, pour porter le contrat à 3 360 935 \$, à **Grande-Rivière**, dans le comté de Gaspé. Est-ce que je pourrais savoir le montant initial du contrat et les raisons du dépassement? Quel a été le montant des imprévus? Le montant du dépassement, on l'a, 207 000 \$.

**M. Middlemiss:** Le contrat original était de 2 886 757,40 \$, **Imprévus** de 286 642,60 \$, pour un total de 3 153 400 \$, et nous demandons un montant additionnel de 207 535,30 \$. Variations des quantités pour un montant de 301 000 \$...

**M. Garon:** Les quantités de quoi?

**M. Middlemiss:** M. le Président, je n'ai pas, malheureusement, l'annexe dans laquelle on identifie quelles quantités. Je pourrais certainement vous la faire parvenir. La même chose pour les travaux imprévus, je n'ai pas l'annexe qui pourrait me donner les détails.

M. Garon: Ça marche.

M. Middlemiss: Ça marche.

**M. Garon:** Vous allez nous fournir les renseignements?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** O.K.

**Le Président (M. Doyon):** Engagement 6, vérifié.

**M. Garon:** Engagement 7. "Contrat pour la réalisation des travaux d'arpentage sur une longueur de 2 kilomètres de l'autoroute 15, municipalité de Prévost, comté de Prévost: 40 485 \$." Est-ce que c'est la partie d'autoroute que vous avez décidé de ne pas faire?  
(16 h 45)

**M. Middlemiss:** Ça, c'est la 15.

**M. Garon:** Est-ce qu'elle va être faite, celle-là? Est-ce qu'elle doit être faite et quand?

**M. Middlemiss:** On va aller aux renseigne-

ments. Je pourrai vous le donner tantôt.

**M. Garon:** On va le laisser en suspens.

**M. Middlemiss:** Oui.

**Le Président (M. Doyon):** Donc, l'engagement 8.

**M. Garon:** Les engagements 8 et 9, vérifié. Engagement 10. Alors, c'est un "contrat pour la réparation et le relampage des feux lumineux et des feux clignotants sur différentes routes, dans diverses municipalités, comtés de Maskinongé, Saint-Maurice, Trois-Rivières et Laviolette: 214 800 \$." Alors, est-ce que ce contrat pour faire faire le travail de réparation et de relampage des feux lumineux et des feux clignotants a sauvé des postes permanents ou a fait en sorte que des personnes qui étaient engagées comme occasionnels ou saisonniers ne sont plus engagées, maintenant, au ministère des Transports, puisque c'est un contrat de 214 800 \$ donné à l'entreprise privée?

**M. Middlemiss:** La même réponse, M. le Président. Je voudrais juste peut-être informer la commission que ce montant de 214 800 \$, c'est pour trois ans. C'est un contrat de trois ans. Ce n'était pas clair, là, dans les engagements. C'est pour une période de trois ans.

**M. Garon:** Non, non, c'est marqué: "Ce contrat d'une durée d'un an est pourvu d'une clause permettant son renouvellement pour deux périodes annuelles."

**M. Middlemiss:** Bien, 214 800 \$, c'est pour trois ans. La première année, c'est 64 749, 75 \$; la deuxième année, c'est 71 750, 24 \$ et la troisième année, c'est 78 300 \$. C'est pour ça qu'il me semblait qu'il manquait peut-être des renseignements. C'est 214 800 \$ pour une période de trois ans et c'était la même chose dans les deux autres cas précédents que nous avons étudiés.

**Le Président (M. Doyon):** C'est un programme triennal.

**M. Middlemiss:** C'est pour trois ans et tes deux autres aussi.

**M. Garon:** Bien, vous allez nous fournir les renseignements...

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Garon:**... concernant les postes qui ont été sauvés au ministère. Qu'est-ce qui est arrivé de ceux qui les occupaient...

**M. Middlemiss:** C'est ça.

**M. Garon:**... tant permanents qu'occasionnels et saisonniers?

**M. Middlemiss:** C'est ça.

**M. Garon:** Ça marche. Vérifié.

**Le Président (M. Doyon):** Donc, vérifié.

**M. Garon:** Engagement 11, vérifié. Engagement 12. "Contrat pour effectuer la traduction de documents administratifs, de documents d'information à usage interne ou à être publiés, des lettres ou autres documents, que ce soit du français vers l'anglais, de l'anglais vers le français, de langues étrangères vers le français ou du français vers des langues étrangères." Alors, quelles sont les langues étrangères qu'on utilise, si on fait exception du français et de l'anglais? Quelles sont les langues étrangères dont il est question, ici, pour traduire les documents du ministère et pour quelles fins?

**M. Middlemiss:** M. le Président, c'est un service qui nous est fourni par le ministère des Communications. On pourrait se renseigner à savoir en quelles autres langues se fait cette traduction-là. Je présume que c'est en espagnol, des langues...

**M. Garon:** Mais pourquoi, donc?

**M. Middlemiss:** Bien, c'est ce qui serait disponible en cas de besoin.

**M. Garon:** Parce que vous dites: Des documents "à usage interne ou à être publiés". La langue officielle, au Québec, c'est le français. Pourquoi, quand on fait des routes ou qu'on fait des choses, on publie en des langues étrangères, alors que même la signalisation doit être faite en français? Je ne comprends plus.

**M. Middlemiss:** En passant, là, Il y a les Inuit, M. le Président.

**M. Garon:** Oui, je comprends ça, les Inuit.

**M. Middlemiss:** S'il y a d'autres choses, on va aller aux renseignements. S'il y a des échanges avec un autre pays, je ne sais pas si on le fait dans leur langue.

**M. Garon:** Alors, je voudrais savoir quels sont les documents qui sont traduits dans d'autres langues que le français à l'anglais ou de l'anglais au français et pour quelles fins.

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

**Le Président (M. Doyon):** Vérifié.

**M. Garon:** Vérifié. Engagement 13. Réclama-

tion de 28 000 \$ "pour les travaux de terrassement, la structure de chaussée, le revêtement bitumineux, l'aqueduc, l'égout pluvial, l'éclairage et la bordure sur les routes 335 et 337, dans la municipalité de La Plaine, comté de Terrebonne." J'aimerais savoir c'était quoi, le prix du contrat et quelle était la demande de réclamation et qui a déterminé que vous accepteriez la réclamation pour un montant de 28 282, 57 \$, aux Entreprises Bourget Inc., de Saint-Paul, comté de Joliette.

**M. Middlemiss:** M. le Président, le montant du contrat était de 973 728, 74 \$. Suite à l'exécution du contrat, l'entrepreneur a présenté une réclamation le 26 avril 1989 au montant de 87 253, 82 \$ concernant des travaux imprévus. Après analyse de la réclamation par le service des réclamations, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 28 282, 57 \$ que l'entrepreneur a accepté le 2 novembre 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat.

**M. Garon:** Quand les travaux avaient-ils été exécutés?

**M. Middlemiss:** Le contrat avait été octroyé le 17 août 1987.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a d'autre chose? O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 13, vérifié.

**M. Garon:** Les engagements 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, vérifié. Engagement 21

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 21.

**M. Garon:** Un dépassement de 1 862 118, 60 \$ à Mole Construction Inc., de Montréal, pour porter le prix du contrat à 12 327 670, 74 \$ pour la réfection de l'autoroute 40. Pourriez-vous nous dire quel était le prix du contrat initial avant imprévus? Quel est le prix du contrat après imprévus et supplément? Là, on le voit, 12 327 000 \$. Mais c'était quoi, au point de départ, le contrat, le prix initial avant Imprévus? Quand les contrats ont-ils été exécutés et quelle est la raison de ce dépassement considérable?

**M. Middlemiss:** M. le Président, le contrat original était pour une somme de 6 097 445, 29 \$. Les Imprévus et variations pour 609 654, 71 \$. On a passé un autre C. O. pour 3 758 452, 14 \$ plus tôt aujourd'hui, ce qui fait un total de 10 465 552, 14 \$. Cette demande spécifique: Des variations de quantités pour 3 418 649, 97 \$; travaux imprévus: 2 759 575, 48 \$; indexation pour le transport: 10 000 \$; indexation pour le décret

de la construction: 50 000 \$, moins un crédit autres de 8 000 000 \$. Donc, la variation totale du contrat est de 6 230 225, 45 \$. Il y avait une disponibilité de 4 000 000 \$ avec, comme je vous le mentionnais tantôt, les 609 000 \$ et les 3 000 000 \$, ce qui fait que la demande présente est de 1 862 118, 60 \$.

**M. Garon:** Le contrat a été fait quand?

**M. Middlemiss:** Il a été donné le 12/12/1989.

**M. Garon:** Mais comment se fait-il qu'il y ait deux dépassements? Le premier contrat était de 6 097 000 \$ et, là, il y a deux dépassements pour porter le contrat maintenant à 12 327 000 \$.

**M. Middlemiss:** Oui. Mais...

**M. Garon:** Ça veut dire que c'est plus que doublé, ça. Pourquoi on fait deux suppléments? Pour pas que ça paraisse autant?

**M. Middlemiss:** Non. Mais j'aurais pu, M. le Président, ne pas le mentionner dans ma réponse au député.

**M. Garon:** J'ai demandé le contrat initial.

**M. Middlemiss:** Non, non. J'aurais pu vous dire, M. le Président, 6 097 445 \$ plus les imprévus de 609 654 \$ et ne pas vous parler des 3 754 000 \$...

**M. Garon:** Je m'en serais aperçu.

**M. Middlemiss:**... qu'on avait fait aujourd'hui. Non, non, je voulais vous donner les chiffres. J'aurais fini avec encore une demande de 1 862 118, 60 \$. C'est ça exactement, le montant que vous avez, 1 862 118, 60 \$? Mais j'ai voulu vous donner tout ça. Je vous ai dit: Plus tôt aujourd'hui...

**M. Garon:** On a le prix final aussi.

**M. Middlemiss:**... il y en a un autre, en date du 11/9/1990, qu'on a dû passer ce matin pour 3 758 452, 14 \$. On l'a passé ce matin, celui-là.

**M. Garon:** Mais pourquoi vous avez deux suppléments? Pourquoi vous êtes venus deux fois en supplément? Pour des travaux qui ont été effectués quand? Ont-ils été effectués tous en même temps, ces travaux-là?

**M. Middlemiss:** Au moment de l'évaluation de la première demande de fonds additionnels pour des imprévus et des surplus, on était dans la phase I du projet. Ce qu'on avait évalué et qu'on a appliqué à la phase II ne s'est pas avéré être aussi représentatif de ce qu'on a fait dans

la phase II. C'est pour cette raison-là que nous sommes obligés de revenir aujourd'hui et de parler d'augmentation pour la phase II.

**M. Garon:** Les travaux ont été faits quand? En plusieurs phases ou en une phase? Ils ont été faits quand, ces travaux-là? Les dépassements, vous avez donné le contrat pour 6 097 000 \$. Le délai d'exécution était de quoi? Puis, comment ça se fait que vous venez en deux fois pour des dépassements sur un contrat de 6 097 000 \$ plutôt que de venir en une fois?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Tout s'est exécuté dans l'année 1990. Une phase finissait le 30 juillet et c'était une des voies. Comme vous le réalisez, le boulevard Métropolitain, on ne l'a pas fermé complètement. Donc, on fermait une voie et on travaillait dans l'autre. Donc, on a fini une voie qui était la phase I et, basé sur ce qu'on avait trouvé dans la phase I, on avait donné une indication des montants supplémentaires dont on aurait besoin.

Lorsqu'on est arrivés dans la phase II, dans l'autre voie, une fois qu'on en a eu complété une, et qu'on a déménagé pour faire des travaux dans l'autre après le 31 juillet, on s'est aperçus que la condition était pire dans cette voie-là qu'elle était dans l'autre. C'est pour ça que nous sommes revenus avec la deuxième.

**M. Garon:** La phase II s'est déroulée quand?

**M. Middlemiss:** Immédiatement après, une fois qu'on a eu fini une des voies, hein? C'est que c'était une voie. On a fermé une voie et on a travaillé sur une.

**M. Garon:** Jusqu'à quand?

**M. Middlemiss:** Du 31 juillet jusqu'au 31 octobre 1990. C'est qu'on a fait une voie pendant qu'on circulait. Une fois que celle-là était finie, on a déménagé et on a fait celle-là entre le 31 juillet et le 31 octobre.

**M. Garon:** Sauf que, quand vous avez fait votre soumission pour vos travaux à 6 097 000 \$, est-ce que ces deux phases-là étaient comprises dans le projet?

**M. Middlemiss:** Oui. Exactement. C'est exactement ça. Et, M. le Président, qu'on regarde tous les contrats sur la 40 ou sur la 20, il y a une variation énorme. (17 heures)

**M. Garon:** Mais pourquoi ça a dépassé? La raison principale? Parlez-moi pas d'indexation, des affaires de même, d'éclairage. C'est quoi, la raison du dépassement de 6 200 000 \$ pour un contrat qui passe de 6 097 000 \$ à 12 327 000 \$?

Ça augmente de plus de 6 200 000 \$.

**M. Middlemiss:** En majorité, c'était pour la réparation du béton, soit le tablier supérieur ou inférieur. C'était la majorité des coûts. Il y avait le changement d'asphalte, comme on en a parlé ce matin. On a un meilleur mélange, ce qui y fait aussi.

**M. Garon:** Bien, ça, c'est quel montant, le changement d'asphalte? Ce n'est pas ça, le gros montant. Ça a coûté 6 240 000 \$ de plus. Ça dépend de quoi? Ce n'est pas le changement de numéro d'asphalte.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est 550 147, 50 \$.

**M. Garon:** Pour le changement d'asphalte.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça.

**M. Garon:** Les 5 700 000 \$ qu'il reste, c'est quoi?

**M. Middlemiss:** Des traits de scie au plafond pour 102 027 \$.

**M. Garon:** Comment?

**M. Middlemiss:** 102 027, 50 \$.

**M. Garon:** C'est 5 400 000 \$ qu'il reste. Moi, je voudrais avoir la ventilation.

**M. Middlemiss:** On parle de 1 000 000 \$ dans celui-ci.

**M. Garon:** Non, non, je parle...

**M. Middlemiss:** Ce matin, je vous ai donné l'autre.

**M. Garon:** Oui, mais vous avez bien pris garde de me dire qu'il y avait un autre dépassement qui s'en venait. Vous ne l'avez pas dit, parce qu'on l'aurait analysé dans son ensemble. Là, on joue à la cachette.

**M. Middlemiss:** Non, non, M. le Président, je regrette. Moi, Je ne le savais pas plus que vous, M. le Président.

**M. Garon:** Ah! Vous signez les papiers; moi, je ne les signe pas.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, oui.

**M. Middlemiss:** Je n'ai pas signé ce papier-là, je m'excuse.

**M. Garon:** Vous étiez sûrement ministre. Étiez-vous ministre au mois de...

**M. Middlemiss:** Je l'étais le 5 octobre 1990.

**M. Garon:** Bien oui, vous étiez ministre.

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

**M. Garon:** Et l'autorisation arrive au mois de février ou mars 1991. Vous étiez ministre à ce moment-là. Bien oui, il signe. Quand il va au Trésor, il faut qu'il signe.

**M. Middlemiss:** Regardez! Ce matin, je vous ai donné des détails - est-ce qu'on peut retourner? Donnez-moi donc le numéro de ce matin - et je suis convaincu que je vous ai donné toutes ces réponses-là. Vous m'avez posé les mêmes questions. Chaque fois qu'on arrive sur la 40, vous me posez les mêmes questions. Je vous donne...

**M. Garon:** Je comprends ça, sauf que, moi, je ne sais pas qu'à un moment donné, pour le même contrat, il va y avoir plus qu'un dépassement. Ça, je ne le sais pas, moi. Et, vous, vous dites que vous ne le saviez pas vous-même. Les gens autour de vous auraient pu vous le dire. Moi, je ne suis pas Arsène Lupin, là. Ce que j'aimerais avoir, c'est la ventilation des dépassements de ce contrat-là qui passe de 6 097 000 \$ à 12 327 670, 14 \$. Y en a-t-il d'autres dépassements qui s'en viennent aussi?

**M. Middlemiss:** Non, c'est complet. C'est complet, celui-là.

**M. Garon:** Là, vous avez l'air de le savoir. Vous répondez vite.

**M. Middlemiss:** Oui, parce que les travaux se sont terminés au mois d'octobre.

**M. Garon:** Alors, pourriez-vous me faire la ventilation - je ne vous la demande pas aujourd'hui - de tous les dépassements concernant ces travaux-là...

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Garon:**... qui portent le contrat de 6 097 000 \$ à 12 327 000 \$, par Mole Construction Inc., de Montréal?

**M. Middlemiss:** Oui, oui, on va vous fournir ça. Il n'y a pas de problème.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, M. le ministre s'engage à vous fournir la ventilation, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** C'est bien ça, M. le ministre? Oui.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Vérifié.

**M. Middlemiss:** Pour résumer ça...

**Le Président (M. Gauvin):** Oui.

**M. Middlemiss:**... c'est que, dans le contrat global, il y avait 3 470 649, 97 \$ qui étaient des variations de quantités et il y avait 2 759 575, 49 \$ pour les travaux imprévus.

**Le Président (M. Gauvin):** C'est une première ventilation. Est-ce que ça vous satisfait?

**M. Garon:** Non, non, je veux avoir la ventilation précise.

**M. Middlemiss:** Les deux catégories. Non, mais on va la lui envoyer.

**M. Garon:** O. K.

**M. Middlemiss:** C'était juste pour faire la mise au point.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 21 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 22.

**M. Garon:** Même question concernant 22 où il y a un dépassement, dans ce cas-ci, de 1 033 000 \$ pour porter le contrat à 10 169 000 \$. Est-ce que je pourrais savoir quel était le montant du contrat initial avant imprévu et dépassement, à Côte-de-Liesse?

**M. Middlemiss:** M. le Président, le contrat initial était de 6 559 681 \$; imprévus, 655 319 \$; un autre C. O., celui-là aussi, semblable au précédent, en date du 16/10/1990, pour 1 920 981, 41 \$, ce qui fait un total de 9 135 981, 41 \$. La raison de la présente demande: variations de quantités, 1 451 311, 05 \$; travaux imprévus, 2 129 769, 27 \$; variation des taux de transport, 10 000 \$; indexation imputable au décret de la construction, 45 000 \$; moins un crédit de 25 916 \$; ce qui fait une variation totale de 3 610 164, 32 \$; moins la disponibilité de 2 576 300, 41 \$, soit les 10 % d'imprévus et le premier C. O. en date du 16/10/1996, ce qui fait une demande de 1 033 863, 91 \$.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir la même réponse que dans l'autre...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:**... la ventilation des dépasse-

ments? Parce qu'il y a encore deux dépassements dans ce cas-là...

**M. Middlemiss:** C'est ça.

**M. Garon:**... en plus des imprévus. Le contrat initial était de 6 559 000 \$. Ça porte le contrat à 10 169 845, 32 \$, à Construction M. R. C. Itée et Les Services de béton universels Itée, de Laval. Est-ce que je pourrais avoir la ventilation des dépassements et des imprévus qui font passer le contrat de 6 559 000 \$ à 10 169 000 \$?

**M. Middlemiss:** M. le Président, ce cas-ci est comme l'autre. C'est que la première évaluation de demande de fonds additionnels était basée sur l'évaluation de la phase I. Lorsque nous sommes arrivés dans la phase II, on s'est aperçu que ça s'est avéré pire que dans la phase I.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir cette ventilation-là?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

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

**M. Garon:** Engagements 23 et 24, vérifié. Engagement 25.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 25.

**M. Garon:** Là, c'est Les Consultants B. P. R., de Québec. Dépassement de 107 000 \$, pour porter le contrat à 167 000 \$, pour des études d'impact sur l'environnement à l'intersection de l'autoroute 440 et de la rue de la Station, dans la municipalité de Beauport, comté de Limoilou. Ce contrat initial était de combien? Et pourquoi y a-t-il un tel dépassement qui fait presque tripler le contrat?

**M. Middlemiss:** Le contrat original a été donné le 5/6/1985, pour une somme de 60 000 \$. Le montant de la présente demande est de 107 822 \$. Les explications relatives à cette demande sont les suivantes. Ce projet a souffert de nombreux arrêts pour des raisons administratives ou budgétaires, occasionnant des dépenses supplémentaires importantes. Certains éléments, dont l'étude d'opportunité qui fut réalisée au sein du MTQ, se sont avérés beaucoup plus complexes que prévu et ont nécessité de la part de la firme plus de travail d'intégration à l'étude d'impact. Les Inventaires supplémentaires ont dû être réalisés sur les milieux humain et biophysique. De plus, comme le contrat fut octroyé au début de l'année 1986, les salaires payés aux employés de la firme ont substantiellement

augmenté depuis ce temps. Le point le plus important est que l'étude d'Impact, à l'origine, ne comprenait que l'étude du problème quasi ponctuel de la mise en place de l'échangeur, alors que, par la suite, au cours des ans, le ministère a dû examiner l'ensemble des répercussions au niveau plus large et régional, notamment en tenant compte de la mise en place d'un lien nord-sud.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 25 étant vérifié, j'appelle l'engagement 26.

**M. Garon:** Pourquoi, ici, une modification qui ajoute 116 000 \$ au contrat? C'était un contrat de combien, au point de départ, à l'union des carrières et pavages Itée? "Modification au contrat pour l'entretien d'hiver de la route 175 au niveau de la portion de la réserve faunique des Laurentides relevant de la région de Québec." On parle d'un dépassement de 116 685 \$. Pourquoi? C'était quoi le contrat initial?

**M. Middlemiss:** C'est que, sur la route 175, dans le parc, pour donner un meilleur...

**M. Garon:** Le prix, je l'ai, je m'excuse. Seulement la raison.

**M. Middlemiss:** Bien, c'est ça. Je ne parlais pas d'argent, là.

**M. Garon:** O. K.

**M. Middlemiss:** Pour donner un meilleur service de déneigement sur la route 175, dans le parc, nous avons décidé de faire l'expérience de faire le nettoyage en tandem. Donc, le contracteur qui avait le contrat nous a donné un prix de 116 685, 75 \$ pour faire cette opération-là. C'était dans le but d'améliorer le déneigement et de le faire plus vite, sur la route 175.

**M. Garon:** Ça veut dire quoi, un déneigement en tandem?

Une voix: Un derrière l'autre comme ça.

**M. Garon:** Ça doit coûter moins cher.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce qu'on peut comprendre que c'est deux unités qui se déplacent en même temps?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Pourquoi ça coûte plus cher?

**M. Middlemiss:** Il y a deux unités au lieu d'une.

**M. Garon:** Oui, mais s'il y a un même camion qui passe deux fois ou bien s'il y en a deux qui passent en même temps.

**M. Middlemiss:** Avant, il y avait un camion qui faisait ça. Aujourd'hui, pour être capable de faire ça aussi vite que possible, ça en prend deux. Il n'aurait pas le temps de...

**M. Garon:** Ah! C'est parce qu'il en laissait une pas nettoyée.

**M. Middlemiss:** On m'indique, en plus de ça, que, dans le passé, on n'entretenait pas nécessairement la voie lente.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. J'appelle l'engagement 27.

**M. Garon:** 27. Un supplément de 550 000 \$, à Laberge et Associés ltée, de Montréal, pour porter le contrat à 1 750 000 \$ "pour effectuer la surveillance des travaux de reconstruction d'un tronçon de 2, 5 kilomètres de l'autoroute 20 entre les boulevards Saint-Jean et Saint-Charles, dans les municipalités de Pointe-Claire et Beaconsfield". Alors, le contrat initial était de combien avant imprévus? Et quelle est la raison de ce dépassement important?

**M. Middlemiss:** Le contrat original était de 1 200 000 \$. La principale raison du dépassement est une sous-évaluation de l'envergure des travaux à réaliser, ce qui se reflète directement sur le coût de surveillance. L'estimation préliminaire pour établir le budget des honoraires a été basée sur un projet évalué à 12 000 000 \$. Le contrat de construction a été octroyé au montant de 16 048 000 \$, mais, avec l'ajout de travaux non prévus et de quantités additionnelles, le montant final anticipé de ce contrat sera de 17 005 000 \$.

**M. Garon:** Il y a plus de surveillance à faire.

**M. Middlemiss:** Oui, mais les travaux étaient plus...

**M. Garon:** Ça coûte plus cher à surveiller parce que ça coûte plus cher à faire.

**M. Middlemiss:** Non, c'est qu'il y avait plus de travaux qu'anticipé et que le coût était plus élevé.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** On est à l'engagement 28? Vérifié.

**M. Garon:** Engagement 28, vérifié. Engagement 29.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 29.

**M. Garon:** 2 500 000 \$. "Contribution accordée pour les travaux de réalisation de l'artère principale et collectrice dans le Parc technologique du Québec métropolitain, dans la municipalité de la ville de Sainte-Foy, comté de Louis-Hébert." Alors, quelle est la part de la contribution du gouvernement, ici, à quelle proportion, et pourquoi?

**M. Middlemiss:** La contribution du ministère est de 100 %.

**M. Garon:** 100 %?

**M. Middlemiss:** Oui, 100 %.

**M. Garon:** Vous ne pensez pas que, quand vous faites des contributions à 100 % pour un parc et que vous n'en faites pas à 100 % pour un autre, ça crée des distorsions? 100 %, ce n'est pas selon l'indice de richesse, ça, non plus.

**M. Middlemiss:** Non. "Attendu que cette nouvelle route constituera l'artère principale de première importance permettant de traverser les deux secteurs distincts du Parc technologique du Québec, soit le secteur de Québec et celui de Sainte-Foy, et permettra un raccordement adéquat au réseau autoroutier du ministère; attendu que la route collectrice constituera un lien direct entre l'artère principale et l'autoroute Henri IV; attendu que la construction de ces deux routes est essentielle au développement du Parc technologique." Ce sont les attendus. (17 h 15)

**M. Garon:** Comment s'appelle-t-elle, l'artère principale et collectrice que vous avez payée 2 500 000 \$? Sur quelle distance les travaux payés à 100 % ont été faits?

**M. Middlemiss:** L'artère principale entre la rue Einstein, face à la sortie du boulevard Charest ouest, et la limite nord de la ville, sur une longueur d'environ 1, 765 kilomètre. Et la collectrice, entre l'artère principale et la sortie de l'autoroute Henri IV nord, incluant les raccordements, pour une longueur d'environ 0, 63 kilomètre.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 30.

**M. Garon:** Engagement 30. Bien, là, il y a un dépassement de 138 600 \$ - pourquoi? - pour porter le contrat à 450 000 \$. Quel était le prix du contrat Initial? 138 600 \$ pour passer à 450 000 \$.

**M. Middlemiss:** La nécessité de conserver la chaussée existante et d'éviter des coûts de reconstruction; les difficultés d'apprentissage...

**M. Garon:** Le prix du contrat Initial?

**M. Middlemiss:** Le 6 décembre 1985...

**M. Garon:** Le prix?

**M. Middlemiss:** 195 000 \$.

**M. Garon:** Ah!

**M. Middlemiss:** Ensuite, se sont ajoutés, au 15 février 1989, 116 000 \$, et le montant qui s'ajoute aujourd'hui est de 138 600 \$, pour faire un grand total de 450 000 \$.

**M. Garon:** Là, ça a plus que doublé, ça aussi. Ça a passé de 195 000 \$ à 450 000 \$.

**M. Middlemiss:** Le mandat de la firme a changé en cours de route. C'est les difficultés d'apprentissage et de développement du logiciel, le calcul, le terrassement interrompus utilisés par la firme et dont le ministère avait requis l'utilisation; l'exécution du mandat sur une plus longue période entraînant des modifications à la hausse des honoraires dues aux augmentations de salaires. La demande initiale de crédits a été faite en 1985, basée sur les coûts estimés d'alors.

**M. Garon:** Oui, mais, là...

**M. Middlemiss:** Arpentage...

**M. Garon:**... on est en 1991. Ce n'est pas de notre faute si ça n'a pas été fait par après.

**M. Middlemiss:** Bien non, c'est que...

**M. Garon:** Est-ce que la route est faite?

**M. Middlemiss:** Non.

**M. Garon:** Vous avez l'intention de la faire quand? Parce que, si vous ne la faites pas, vous allez être obligés de faire recommencer les plans.

**M. Middlemiss:** On a l'intention de la faire, certainement.

**M. Garon:** Quand?

**M. Middlemiss:** Il me semble que, si on peut

obtenir le CAR, l'échéancier technique est de 1992, tel que prévu. C'est celui-là qui a eu la médiation avec...

**M. Dufour:** Le CAR?

**M. Middlemiss:** C'est le certificat d'autorisation de réalisation.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il est prêt?

**M. Middlemiss:** Non.

**M. Dufour:** De l'Environnement?

**M. Middlemiss:** Non. C'est que le BAPE va... Maintenant, on devrait l'obtenir.

**M. Dufour:** Oui, mais j'ai le rapport de la médiation qu'il y a eu avec...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Dufour:** Bon.

**M. Middlemiss:** La médiation devrait nous faire...

**M. Dufour:** Tout est levé.

**M. Middlemiss:**... obtenir le CAR le plus tôt possible. C'est ça que je vous dis.

**M. Dufour:** Oui, mais, encore là, ça ne commencera pas cette année.

**M. Middlemiss:** Non. C'est pour 1992.

**M. Dufour:** Mais ces plans-là, ils auraient pu être faits sans avoir tout ça. Vous ne pouvez pas?

**M. Middlemiss:** Les plans sont presque terminés.

**M. Dufour:** Ils devraient être terminés, non.

**M. Middlemiss:** Bien, regardez. Tant et aussi longtemps qu'on n'a pas le CAR et ces choses-là, que ce n'est pas finalisé, on n'a pas réellement un tracé de déterminé. Il faut attendre qu'on obtienne le CAR pour procéder à faire tout. S'il y a de l'expropriation, s'il y a des choses comme ça, il faut attendre d'avoir le CAR avant de procéder.

**M. Dufour:** Les propriétaires de terrain et tout ça, est-ce que c'est tout exproprié? Est-ce que c'est tout acheté? C'est négocié, ça. Y a-t-il quelque chose de fait là-dedans?

**M. Middlemiss:** Non. Tant et aussi longtemps qu'on n'a pas le CAR, on n'a pas le droit

d'entreprendre des discussions ou négociations sur ce point-là.

**M. Dufour:** J'avais demandé au printemps...

**M. Middlemiss:** Une chose qu'on peut faire, on peut prendre une réserve, mais, dans ce cas-ci, on ne l'a pas fait.

**M. Dufour:** Non, mais, à un moment donné, on s'en va vers La Baie et, là, on arrête les travaux. On ne continue pas. Est-ce que ça continue vers La Baie? On s'est arrêté au rang Sainte-Famille et on ne bouge plus.

**M. Middlemiss:** On ne parle pas du secteur de La Baie.

**M. Dufour:** Non, non, mais on parle de la 170 sur toute sa longueur. Après ça, on parle entre Jonquière et Saint-Bruno, et on ne fait rien. Et il y a des sommes de disponibles par le fédéral, qui sont là et qu'il donne. Depuis six ou sept ans, il y a 25 000 000 \$ qui sont à la disposition du Québec et on ne les dépense pas. Ils sont là. Ils ont été adoptés. Ils n'en ont pas, mais ils sont là. Ils ont toujours été comme ça au fédéral. Ils font accroire qu'ils donnent de l'argent et ils n'en ont pas.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, oui.

**M. Middlemiss:** On m'indique, M. le Président, qu'on a concentré nos efforts sur la route 170 entre Jonquière et Saint-Bruno pour le moment et qu'à part ça il y a quatre intersections qu'on a prévu de changer entre...

**M. Dufour:** Vous concentrez vos efforts dans Jonquière, puis vous les éparpillez dans Bonaventure.

**M. Middlemiss:** Non. Sur la 170, on me dit qu'il y a eu un consensus, d'accord, avec M. Côté, de "prioriser" Saint-Bruno et Jonquière.

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

**M. Middlemiss:** Et c'est exactement cette partie-là dont nous parlons présentement.

**M. Dufour:** Oui, mais le problème qu'on a, c'est que, quand on travaille sur une section, on oublie tout le reste. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond quelque part. La route, elle est complète quelque part. On ne parle pas du tronçon Jonquière-Chicoutimi. Celui-là va se faire, je ne sais pas, en l'an 3000 probablement. Il n'est plus dans le portrait, ça fait longtemps.

Quand on parle du tronçon La Baie-Saint-Bruno ou Alma - on parle d'Alma, mais c'est Saint-Bruno - il devrait être fait, ce tronçon-là.

À un moment donné, vous avez de l'argent du fédéral qui est là et qui ne bouge pas. Je comprends qu'on s'est concentré sur Saint-Bruno, mais, en attendant qu'il le débloque, ça n'aurait rien empêché de faire l'autre bout pour aller vers La Baie. Ça n'aurait pas enlevé le consensus, ça, parce qu'il y avait des embûches et l'autre n'en a pas depuis le début, c'est évident. Puis, le fédéral écrit et il dit: Les gens de Québec, vous êtes une maudite gang d'endormis, vous ne bougez pas, vous ne faites rien. Je ne le blâme pas.

Moi, je peux bien leur dire et je l'ai dit au fédéral: Ça ne vous regarde pas. Ce n'est pas de votre juridiction. Mais il demeure que cet argent-là est supposé être dépensé depuis 1986 ou 1987. On est rendu en 1991 et il n'est pas encore dépensé.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on m'indique que le tronçon qu'on a priorisé, c'est un tronçon de 24 kilomètres, à un coût de 40 000 000 \$ et, à ce moment-là, c'est celui-là et on ne pouvait pas les échanger. Si on avait priorisé celui-là, c'est que le besoin indiquait que c'était ce tronçon-là. Malheureusement, on a eu des problèmes en cours de route. Mais ce n'était pas nécessairement plus avantageux ou dans l'intérêt de procéder avec d'autres tronçons avant de faire celui-là.

**M. Dufour:** Moi, je ne sais pas comment vous fonctionnez. Moi, j'ai toujours pensé...

**M. Middlemiss:** Est-ce que ce tronçon-là qu'on va faire est plus important pour la circulation dans cette région-là que celui qui s'en irait, je présume, vers l'est? À ce moment-là, il y a toute l'affaire de budgets aussi qu'il faudrait regarder. Dans l'entente fédérale-provinciale sur ce tronçon-là, est-ce qu'il y a encore des fonds qui restent pour être capables de l'exécuter? C'est de ça qu'il faudrait s'assurer.

**M. Dufour:** Il en reste encore. Je peux vous dire qu'il en reste encore au moins 6 000 000 \$ ou 7 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** On m'indique même qu'à part ce tronçon-là les autres ne sont pas dans la programmation.

**M. Dufour:** C'est ça.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 30...

**M. Dufour:** Peut-être une question, parce que j'avais, à la dernière étude des engagements financiers, posé un certain nombre de questions. On avait demandé des rapports et je ne les ai

jamais eus, sur les propriétaires, par exemple, des terrains, l'état des études, s'il y avait de l'arpentage. Je n'ai rien eu. On n'a encore rien eu là-dessus.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on m'indique que ces renseignements-là s'en viennent et vont être transmis à la commission.

**M. Dufour:** Bon. Est-ce que vous avez besoin d'un budget supplémentaire pour procéder aux travaux? Quand ça va être - ça doit achever, là - prêt, que vous allez avoir le rapport, le BAPE, que vous allez avoir le CAR, tout ça, là, un coup que vous avez fait ça, comment pouvez-vous vous engager et à quelle date ça va commencer, les travaux?

**M. Middlemiss:** C'est dans la programmation normale du ministère et j'indiquais tout à l'heure que c'est en 1992.

**M. Dufour:** En 1992, mais c'est sûr que Simoncouche, c'est en 1991, mais, quand ça commence au mois de novembre, ça ressemble bien plus à 1992-1993. Quel est votre idée? C'"est-u" au début?

**M. Middlemiss:** C'est un problème d'échéancier technique.

**M. Dufour:** Oui, mais, là, la technique va être réglé, d'après ce que je vois.

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais, après ça, il y a l'expropriation et compléter les plans, écoutez.

**M. Dufour:** On va être bons pour encore une couple d'années.

**M. Middlemiss:** Parce qu'il y a des choses qu'on n'a pas pu faire avant d'avoir le CAR.

**Le Président (M. Gauvin):** Il faut se rappeler que nous sommes à l'engagement 30.

**M. Dufour:** Attendez un peu, il va me donner une réponse.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, il va vous donner une réponse.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on me dit que ça serait plutôt vers la fin de 1992, l'automne 1992, plutôt qu'au début de 1992.

**M. Dufour:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 30 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 31.

**M. Garon:** Engagements 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 44.

**M. Garon:** Mais, à 43, j'aimerais vous poser une question puisque je suis dans la Gaspésie avec les "flancs de coteaux" et toutes les affaires comme ça. Actuellement, qu'est-ce que vous avez décidé concernant le pont couvert d'Amqui?

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Garon:** Le pont couvert d'Amqui que les gens veulent garder couvert.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Je suis allé le voir.

**M. Middlemiss:** Ça a quoi à faire avec 43?

**M. Garon:** Non, mais c'était pour savoir vos intentions.

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

Une voix: C'est dans la Gaspésie.

**M. Garon:** C'est dans la Gaspésie.

**M. Middlemiss:** Non. C'est un petit peu à l'ouest.

**M. Garon:** En retournant faire l'inspection des travaux, j'aimerais savoir ce que vous avez l'intention de faire. Je suis allé regarder en dessous du pont. Les gens m'avalent dit une affaire et j'ai réalisé qu'ils avalent raison. C'est les travaux du ministère qui brisent le pont. Moi, je ne suis pas Ingénieur, mais on n'a pas besoin d'être Ingénieur pour voir ça. Ils ont mis une poutre de fer et, au lieu d'aller rejoindre, ils ont mis... Il y a deux piliers de chaque bord et un pilier dans le milieu, mais la poutre de fer est sur un pilier et elle ne se rend pas à l'autre, de sorte que c'est la poutre de fer qui est en train de casser la poutre de bols, de briser la poutre de bols en dessous du pont. Actuellement, les gens ont raison: si on corrigeait en mettant une poutre de fer qui allait accoter sur l'autre pilier, au fond, ça coûterait bien moins cher au ministère et les gens seraient contents, parce qu'ils demandent au fond... Là, vous voulez faire tout un pont neuf. Ce qu'ils vous demandent, ils veulent garder leur pont couvert, mais qu'il ne se brise pas par les travaux du ministère.

Moi, je vais vous **dire**: On n'a pas besoin d'être ingénieur pour voir ça. Moi, ils m'ont dit: Voulez-vous descendre en bas? Ce n'est pas parce que j'y tenais, je ne suis pas ingénieur, je ne connais pas ça, mais ils ont dit: Vous allez voir, vous n'avez pas besoin d'être ingénieur pour comprendre ça, peut-être que ça aide de ne pas l'être. Je suis allé en dessous et j'ai regardé ça. Je dois vous dire que même vous, comme ingénieur, je pense que vous êtes capable de comprendre ça en voyant ça. J'aimerais ça que vous alliez voir ça à **Amqui**, parce que c'est quand même triste: il reste trois ponts couverts, il y en a un qui est fermé à la circulation, il y en a un autre et il y a celui-là. Les gens ont mis *tout* un aménagement autour et ils aimeraient ça le garder. Vous avez eu des représentations des Affaires culturelles. Le ministère du Tourisme, lui, s'occupe rien que des casinos, il ne s'en est pas occupé, comme d'habitude. Mais, là, les gens voudraient garder leur pont couvert, mais ils disent: C'est les travaux que les gens du ministère ont faits avec cette poutre d'acier là, il y a quelques années, je ne sais pas quand.

**Une voix:** Ça, ça a été un mouvement cet été...

**M. Garon:** Ça fait pousser le pont sur la poutre d'acier. Pour le reste, le pont a l'air bon. Il n'y a pas beaucoup de gros véhicules qui passent sur ce pont-là en plus. On me dit que c'est plutôt les cultivateurs avec leurs charrettes à foin.

**M. Middlemiss:** M. le Président, regardez, c'est un débat du milieu. **Si** le ministère des Transports a décidé de demander des soumissions pour la construction d'un nouveau pont, c'est que le milieu s'est concerté, il y a quelques années, trouvant que le pont qui est là, qui a des limites de charges, n'est pas fonctionnel aujourd'hui. Suite au consensus et à des résolutions de la part du conseil de ville, on a procédé à demander des soumissions pour construire un nouveau pont qui serait plus fonctionnel. Le problème avec le pont couvert... Moi, Je n'ai rien contre les ponts couverts, M. le Président, mais ce n'est pas à moi de dicter aux gens du milieu, qui veulent avoir un pont fonctionnel pour que les camions avec du gravier ne soient pas obligés de faire sept ou huit kilomètres de plus... Si on veut limiter les charges sur le pont couvert, on va être obligé de mettre un gabarit pour des raisons de sécurité, et les gens n'en veulent pas de gabarit pour limiter ça.

(17 h 30)

Je dois vous dire, moi - c'est l'expérience vécue dans l'Outaouais - qu'il y avait le pont Gendron qu'on appelait et on a mis un gabarit. Le ministère a même dépensé 60 000 \$ pour réparer le pont, **mais**, vu que les gens avaient des contraintes, malheureusement, le pont a

brûlé. Un soir, quelqu'un a mis le feu au pont. Le pont a brûlé après qu'on avait dépensé les 60 000 \$ et nous avons été obligés de construire un nouveau pont.

Tout ce que nous **tentons** de faire dans tout ça, M. le Président, c'est laisser le milieu se décider. Il y a deux groupes. La municipalité insiste encore pour avoir un pont fonctionnel. Les gens du patrimoine et les gens de la promotion touristique voudraient maintenir le pont couvert. On a regardé la possibilité de garder le pont couvert pour une autre utilisation que la circulation de véhicules et l'alternative nous aurait coûté 1 500 000 \$ pour bâtir un pont à un autre endroit et préserver celui-là pour les **motoneiges**, les cyclistes ou d'autres choses. On s'est même engagés à vouloir coopérer avec les gens du milieu qui veulent le préserver: on dépenserait la somme qu'on avait prévue pour le démolir pour le déplacer et le maintenir dans une halte routière pour garder le patrimoine.

On a fait toutes ces choses-là. C'est encore ouvert. Toutefois, j'ai assuré les gens du milieu... Je voudrais bien que les gens du milieu nous le disent: si on est prêt à accepter un pont qui a des limites de charge, on peut refaire des travaux sur ce pont-là pour une somme, mais jamais on ne pourra atteindre des charges de 40 tonnes et ainsi de suite. On va être limités entre 12, 15, peut-être à 20 tonnes maximum. Ce n'est pas adéquat pour le milieu.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y a des gros camions qui passent là?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Bien, moi, ils ne m'ont pas...

**M. Middlemiss:** M. le Président, ce n'est pas moi qui ai décidé, hein? Je ne suis jamais allé là. Je ne suis même pas allé voir le pilier. Je n'ai pas fait de tournée dans la Gaspésie et, quand je vais là, ils apprécient de me voir, moi.

**M. Garon:** On verra ça aux prochaines élections. On verra qui est le plus demandé.

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

**M. Middlemiss:** Non, mais c'est parce que j'ai lu un journal ici où on parle de la visite du député de Lévis.

**M. Doyon:** À quel endroit, M. le ministre?

**M. Middlemiss:** Ça, c'est...

**M. Garon:** Il était question de qui?

**M. Middlemiss:** M. Jean-Guy Poirier, le préfet de la MRC de Bonaventure et le maire de **Saint-Siméon**.

**M. Garon:** Ah! Saint-Siméon.

**M. Middlemiss:** "S'il n'a pas d'autres choses à nous dire, qu'il reste chez lui."

**M. Garon:** Je ne parlais peut-être pas au préfet de Saint-Siméon. Je n'ai pas mis le pied à Saint-Siméon.

**M. Middlemiss:** Non. Ce n'est pas ça. C'est que les commentaires que vous avez faits concernant le pont et concernant...

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, M. le ministre, si on revenait à l'engagement 43.

**M. Middlemiss:** Non. Tout ce qu'on cherche dans ça, si on peut préserver le pont, on ne peut pas, malheureusement, le préserver et le rendre fonctionnel selon les vœux de la population du milieu pour accommoder les camions de gravier, les autobus scolaires et ces choses-là. Il va y avoir des contraintes si on garde le pont, mais on serait certainement prêts à le ramener à sa capacité normale. On est même en train de vérifier s'il n'y a pas des moyens... Il semblerait que quelqu'un aurait trouvé des moyens de donner une plus grande capacité portante aux ponts couverts. On est en train de regarder ça.

Mais il y a une limite, hein, lorsqu'on travaille dans du bois. On pourrait toujours changer le bois et le supporter avec de l'acier, mais à ce moment-là, ce n'est plus le pont couvert.

**M. Garon:** Bien, c'est encore le pont couvert.

**M. Middlemiss:** Et on tente de donner au milieu ce que le milieu veut avoir. Et ce n'est pas à moi, ici à Québec, comme ministre délégué aux Transports, de dire aux gens de Saint-Jean d'Amqui: Vous allez prendre un pont de tel genre. Même, il y a Mme Phyllis Lambert, qui s'occupe du patrimoine, qui m'a appelé. Je lui ai dit: Mme Lambert, c'est pas vous, de Montréal, ou moi, d'Aylmer, qui devraient dicter aux gens d'Amqui de quel genre de pont ils ont besoin pour que ce soit fonctionnel. Je laisse ces gens-là décider. Est-ce que ce n'est pas ça, l'autonomie locale?

**M. Garon:** Mais, à ce moment-là, si vous êtes prêts à le lever et à aller le mettre dans une halte routière, le pont, où il va devenir un pont inutile, aussi bien le lever et mettre des poutrelles d'acier en dessous à la longueur. Ça va coûter bien moins cher que tout ça.

**M. Middlemiss:** Ça demeure encore un pont qui va être à sens unique.

**M. Garon:** Aïe! Êtes-vous allé là? Je dois vous dire que... C'est quoi, le trafic?

**M. Middlemiss:** M. le Président, le coût serait certainement... Ce serait aussi cher que de construire le nouveau pont.

**M. Garon:** Ah non!

**M. Middlemiss:** Bien oui. C'est de faire la même chose qu'on va faire avec le pont de bois. Plus cher même parce qu'il faudrait aller mettre ça par-dessus. Là, on se ferait critiquer, encore d'avoir bâti un pont qui coûte trop cher. Dans du vieux, en plus.

**M. Garon:** Ce n'est pas possible que mettre une poutrelle d'acier de chaque côté du pont, en dessous, ça coûte plus cher que d'en faire un neuf, que de le démolir et d'en construire un autre ou bien d'en déplacer un et d'aller le mettre dans la halte routière. Imaginez, ils vont passer en bicyclette dans le pont! Dans la halte routière, ça va faire une belle oeuvre d'art.

**M. Middlemiss:** M. le Président, regardez, si le milieu veut vivre avec la contrainte d'un pont couvert à sens unique, avec des charges limitées, pas de problème, nous allons le réparer. Mais vouloir lui donner plus de capacité en construisant un plancher en acier en dessous... Premièrement, il faudrait...

**M. Garon:** Ils n'ont pas dit un plancher.

**M. Middlemiss:**... le rehausser parce que c'est une rivière navigable et, donc, il faut garder de l'espace en dessous. Donc, il faudrait le rehausser et asséoir ça par-dessus. Ça veut dire qu'il faudrait remonter les approches et ainsi de suite.

**M. Garon:** Êtes-vous allé là? Une rivière navigable, c'est quoi? C'est des chaloupes qui passent là, je pense.

**M. Middlemiss:** Regardez, il y a des lois...

**M. Garon:** Aïe! Le pont, il n'est pas à terre, il est assez haut.

**M. Middlemiss:**... des règles du jeu, qui concernent des rivières navigables, des rivières flottables. Il me semble que vous êtes certainement au courant de ça, M. le député.

**M. Garon:** Oui, mais le pont, il est là depuis combien d'années?

**M. Middlemiss:** Non. De la façon dont vous le dites, vous, il ne faudrait pas que ce soit plus bas. Il faudrait rehausser parce que là...

**M. Garon:** Bien non.

**M. Middlemiss:** Bien oui. On va aller mettre une structure d'acier en dessous pour tenir le pont, pour tenir le plancher. C'est ça qu'on va faire, là.

**M. Garon:** Une poutre de chaque côté. Vous avez mis une poutre et vous l'avez mise juste en partie. Si vous aviez mis la poutre à la longueur, il me semble, complètement, un pilier sur l'autre, au lieu d'avoir une poutre qui finit avant le pilier, qui est un en peu arc-boutant...

**Le Président (M. Gauvin):** J'aimerais rappeler au député de Lévis que c'est très technique. Je ne suis pas sûr que la commission va avancer bien loin avec ces données techniques, comme ça, à l'oeil et à l'oreille. Donc, on était à l'engagement 43 et on se préparait à aller à l'engagement 44, M. le député de Lévis.

**M. Middlemiss:** Il s'est servi de 43 pour le pont couvert. En tout cas...

**M. Garon:** On va en reparler.

**M. Middlemiss:** D'accord, oui, oui, on en reparlera. Je n'ai pas peur.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 43.

**M. Garon:** Avez-vous décidé d'aller en appel d'offres ou si vous avez décidé d'attendre un consensus?

**M. Middlemiss:** Nous sommes en appel d'offres. Mais, comme je l'ai indiqué aux gens, s'il y a un changement de consensus dans le milieu, on peut toujours ne pas procéder avec la construction du pont. Même à ça, on va peut-être avoir des problèmes. C'est qu'il y a une certaine partie de l'année où on ne peut pas travailler dans l'eau à cause que l'Environnement nous le défend. Donc, c'est peut-être impossible de réaliser les travaux cette année, malheureusement. Mais le consensus du milieu, on veut le respecter.

**M. Garon:** Il n'a pas l'air d'y en avoir.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 43 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié, l'engagement 43.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 44.

**M. Middlemiss:** Excusez, M. le Président.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** Il me semble qu'un conseil

municipal, c'est des élus comme nous. Si le conseil, à plusieurs reprises, a passé des résolutions indiquant qu'il voulait qu'on fasse un pont neuf, il me semble que ça fait partie d'un consensus.

**M. Garon:** Ah oui! J'ai déjà vu ça, moi.

**M. Middlemiss:** Donc, il y a seulement ceux qui sont d'accord avec le député de Lévis qui font le consensus, qui ont le bon pas dans le régiment. Les élus qui devront répondre, eux autres, éventuellement, pour se faire élire, ils n'ont pas le pas du tout et ils vont se faire mettre dehors. Si c'est le cas, les gens voteront contre.

**M. Garon:** Non, non. J'ai vu ça. Il y a déjà eu des référendums et on a vu ce que ça a donné, des consensus municipaux unanimes. On a déjà vu ça.

**Le Président (M. Gauvin):** Sur cette précision, on passe à l'engagement 44. Est-ce qu'on a convenu qu'il était vérifié?

**M. Garon:** Non. Un dépassement de 864 500 \$ pour porter à 1 178 500 \$... Quel était le prix initial du contrat, ici, à la firme Gascon, Vigneault, Dumais experts-conseils, à Montréal?

**M. Middlemiss:** Un premier mandat, pour 170 000 \$, a été donné le 15 juin 1987; un deuxième, un montant a été ajouté, de 144 000 \$, en date du 24 janvier 1989. On ajoute présentement un montant de 864 500 \$, pour un grand total de 1 178 500 \$.

**M. Garon:** C'est le deuxième dépassement, comme ça.

**M. Middlemiss:** C'est ça, oui. La raison première de ce dépassement a été une sous-évaluation de l'envergure des travaux à réaliser qui s'est reflétée directement sur l'estimation des coûts d'ingénierie. Le contrat initial de 170 000 \$, confié le 8 mars 1988, avait été basé sur l'inspection réalisée en 1983 et ne comportait que les travaux de réparation requis structurellement, ainsi que les correctifs pour l'éclairage. À ce moment, le coût des travaux anticipés était de l'ordre de 2 000 000 \$. On écoute, là?

**M. Garon:** À 170 000 \$, ça peut monter pas mal.

**M. Middlemiss:** Une fois que les inspections...

**M. Garon:** Alors, on est rendus à 1 178 500 \$.

**M. Middlemiss:** Maintenant que vous écoutez...

tez, je vais continuer. Une fois que les inspections et les études préliminaires ont été complétées, l'estimation préliminaire des travaux à réaliser fut établie à 28 000 000 \$.

**M. Garon:** Pardon? Les travaux devaient être de combien? Ils étaient estimés à combien?

**M. Middlemiss:** À 2 000 000 \$ en 1983, encore là. En 1983, on a estimé ça à 2 000 000 \$, mais pour quelque chose de spécifique: structure et éclairage. Un peu comme l'autre qu'on a vu tantôt.

**M. Garon:** Et il y a eu un appel d'offres.

**M. Middlemiss:** Non. C'est qu'avant de donner le mandat de surveillance on estimait que les travaux seraient de l'ordre de 2 000 000 \$.

**M. Garon:** Et, là, finalement, les travaux ont été de...

**M. Middlemiss:** Ça, c'était avant de faire les plans et devis.

**M. Garon:** Oui.

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

**M. Garon:** Finalement?

**M. Middlemiss:** Là, l'estimation est établie à 28 000 000 \$.

**M. Garon:** Wo! Quatorze fois plus.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça.

**M. Garon:** On marche. L'estimation est un peu libérale, la deuxième.

**M. Middlemiss:** Non, la première n'était pas normale. C'était pas mal conservateur.

**M. Garon:** Conservatrice.

**M. Middlemiss:** Oui, conservatrice, en 1983. C'était juste avant 1984, le "beau risque".

**M. Garon:** Mais vous avez donné le mandat en quelle année à la compagnie?

**M. Middlemiss:** En 1987.

**M. Garon:** À quel montant?

**M. Middlemiss:** 170 000 \$.

**M. Garon:** Ça a été fait, à ce moment-là, en 1987.

**M. Middlemiss:** Oui, basé sur un estimé

qu'on nous avait présenté de 1983.

**M. Garon:** Mais vous avez donné un mandat quand même à une firme selon des estimés qui avaient été faits par le ministère, un mandat de 170 000 \$ à une firme d'ingénieurs pour des travaux de 2 000 000 \$. Finalement, vous vous retrouvez avec un contrat de 28 000 000 \$ et des...

**M. Middlemiss:** Non, ce n'est pas un contrat de 28 000 000 \$.

**M. Garon:** C'est ça que vous m'avez dit.

**M. Middlemiss:** C'est que, lorsqu'on leur a donné un contrat à 170 000 \$, ils sont allés faire les travaux et, eux, en examinant, ils ont dit: Ce n'est plus 2 000 000 \$ que ça va coûter, c'est 28 000 000 \$. C'est ça, l'histoire. C'était 2 000 000 \$ avant de leur donner le contrat de surveillance. Eux, ils sont allés voir, ils ont fait l'inspection et tout ça et ont dit: Ce n'est plus 2 000 000 \$; maintenant, ça va être 28 000 000 \$. Et c'est pour ça que le coût des honoraires de ces gens-là a augmenté en conséquence.

**M. Garon:** La loto existe déjà, dans le fond, pour eux autres.

Le **Président (M. Gauvin):** C'est-à-dire que ça a augmenté en fonction du contrat.

**M. Middlemiss:** Oui, 14 fois pour les travaux nécessaires.

**M. Garon:** Qui fait ces évaluations-là? Qui avait fait cette évaluation-là, à 170 000 \$, selon les estimés du ministère?

**M. Middlemiss:** Non.

Le **Président (M. Gauvin):** Non, de 2 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** Il faut commencer avec l'évaluation de 2 000 000 \$, en 1983.

**M. Garon:** Bon. Qui fait ça?

**M. Middlemiss:** Je ne le sais pas. Ça doit être quelqu'un...

**M. Garon:** J'imagine.

**M. Middlemiss:** Oisons que c'est au ministère des Transports. Il me semble que ça n'a pas été donné par un mandat.

**M. Garon:** Mais qui l'a fait?

**M. Middlemiss:** Au ministère des Transports.

Mais il faut que je revienne encore. À ce moment-là, on parlait de 2 000 000 \$ de travaux, mais c'était limité à un peu d'éclairage et à l'affaire structurale. Lorsqu'on a vu l'étendue ou la condition de ça, on s'est aperçus que, pour le rendre sécuritaire, ça coûterait 28 000 000 \$. Il n'y a personne à blâmer, il n'y a personne qu'on devrait pointer du doigt dans ça.

**M. Garon:** Est-ce que le ministère commence par s'éclairer pour mieux voir? Il s'éclaire à 170 000 \$ pour s'apercevoir qu'il faut monter à 28 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** Regardez. M. le Président, en 1983, je ne faisais pas partie, moi, du Conseil des ministres.

**M. Garon:** Non.

**M. Middlemiss:** Il y en a d'autres qui faisaient partie du Conseil des ministres et, à ce moment-là, s'ils trouvaient qu'on ne faisait pas bien les choses, ils auraient dû le corriger.

**M. Garon:** Mais vous avez donné un mandat en 1987.

**M. Middlemiss:** Oui, basé sur un estimé de 1983.

**M. Garon:** Mais l'estimé était considéré comme bon.

**M. Middlemiss:** Fort probablement.

**M. Garon:** Comment ça se fait qu'un...

**M. Middlemiss:** Peut-être que, de 1983 à 1987, il a pu y avoir une indexation du coût de 2 000 000 \$. Il aurait pu y avoir ça, je vais accepter ça. Mais c'est en exécutant leur mandat que ces gens-là se sont aperçus que les travaux nécessaires dépasseraient une somme de 2 000 000 \$.

**M. Garon:** Oui, mais là ce n'est pas une erreur à peu près. Dans n'importe quelle entreprise, vous auriez un employé qui travaillerait pour vous et il vous dirait: Les travaux sont estimés à 2 000 000 \$ et vous arrivez avec une facture de 28 000 000 \$, qu'est-ce que vous feriez avec l'employé? Il prendrait le bord vite, en démon. Il n'aurait même pas le temps de prendre son paquet de cigarettes, vous le lui enverriez par la malle. N'importe qui qui paierait de sa poche. **Mais** là, quand on est au gouvernement, on a l'impression qu'on est plus important quand on fait des travaux de 28 000 000 \$ que de 2 000 000 \$. Ça a l'air de ne pas être important pour vous. Moi, je trouve ça épouvantable. (17 h 45)

**M. Middlemiss:** Non. C'est très important

pour moi, M. le Président, mais je comprends, moi, le fonctionnement de tout ça. J'essaie de l'expliquer et j'essaie d'être aussi précis que possible.

**M. Garon:** Moi, je ne suis pas capable de le comprendre.

**M. Middlemiss:** On avait décidé de faire des travaux pour une somme de 2 000 000 \$, qui consistaient à faire un peu d'éclairage et des travaux de structure. On a donné le mandat à des gens qui ont poussé ça plus loin encore; ils se sont aperçus que les besoins étalent bien plus que l'estimation qu'on avait au tout début et, en plus, on a pris la décision de faire des travaux... À cause de l'état du boulevard Métropolitain et du réseau routier dans la région de Montréal, on a dit: Pour des raisons de sécurité, il va falloir réellement qu'on fasse des travaux d'envergure et c'est toutes ces choses-là qui ont amené qu'au lieu d'avoir 2 000 000 \$ c'est 28 000 000 \$, parce qu'on a pris la décision qu'il fallait réparer le boulevard Métropolitain.

**M. Garon:** Est-ce que c'est le même projet, qui avait été évalué à 2 000 000 \$, qui, après ça, coûte 28 000 000 \$?

**M. Middlemiss:** Non, du tout.

**M. Garon:** Pouvez-vous nous dire la description du projet... Est-ce qu'on pourrait obtenir - je ne vous demande pas de me dire ça verbalement, j'aimerais mieux l'avoir par écrit - l'évaluation du projet et le projet tel quel, la description du projet à 2 000 000 \$ et la description et l'évaluation ventilées, quand c'est rendu à 28 000 000 \$, pour celui de 2 000 000 \$ comparativement à celui de 28 000 000 \$, parce que c'est beaucoup d'argent?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Garon:** Je ne vous demande pas de nous donner ça là, mais de nous l'envoyer après la commission, mais pas dans six mois, si c'était possible. Habituellement, je reçois ça la veille des engagements. Évidemment, moi, je ne lis pas au laser; je ne peux pas lire à peu près six pouces de documents la veille de la commission.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre, est-ce que vous pouvez déjà indiquer... Oui. O.K.

**M. Garon:** Ces contrats-là ont été réalisés sous quelle période? De quelle date à quelle date?

**Le Président (M. Gauvin):** On va attendre la première réponse du ministre, en réponse à la première question.

**M. Middlemiss:** M. le Président, nous sommes certainement prêts à retourner voir quels documents existaient pour justifier le genre de travaux qu'on avait prévus pour la somme de 2 000 000 \$. On m'assure qu'on n'est pas certains d'avoir les documents, mais nous sommes prêts à vérifier et à transmettre ces documents-là à la commission.

**Le Président (M. Gauvin):** À la commission plus tard.

**M. Garon:** La même chose pour les travaux de 2000000\$ à 28 000000\$ et le mandat de 170 000 \$ qui est rendu à 1 178 500 \$.

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais...

**M. Garon:** Les deux.

**M. Middlemiss:**... il me semble que je viens de donner des explications de l'augmentation.

**M. Garon:** Vous avez les documents.

**M. Middlemiss:** C'est que c'était basé sur 2 000 000 \$, mais, une fois que les gens ont commencé à regarder ça et qu'on a décidé qu'on voulait faire des travaux d'envergure, on a changé le mandat en cours de route. C'est que, là, on lui demandait d'en faire plus.

**M. Garon:** C'est ça, mais on aimerait avoir la ventilation du premier mandat et du mandat final, pour les travaux de 2 000 000 \$ à 28 000 000 \$ et pour le mandat de 170 000 \$ qui passe à 1 178 500 \$ pour les Ingénieurs qui font les plans et la surveillance. Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Ils sont payés comment, ces gens-là, les ingénieurs? C'est à l'heure?

**M. Middlemiss:** C'est le taux horaire.

**M. Garon:** Le taux horaire?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Et les travaux ont été réalisés dans quelle période?

**M. Middlemiss:** Il y en a encore en exécution. La firme est en train de compléter les plans et devis présentement.

**M. Garon:** Oui, mais les travaux de 28 000 000 \$ ne sont pas faits?

**M. Middlemiss:** Non, non, ceux-là ne sont pas faits encore. On est en train de le préparer. C'est l'échangeur Turcot.

**M. Garon: O. K.**

**M. Middlemiss:** Il y en a une partie en cours et il y en a d'autres à venir.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 44 est vérifié sous réserve...

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié. Engagement 45.

**M. Garon:** Réclamation de 198 481 \$. Il s'agit de travaux de combien qui ont été faits quand? Quel était le montant de la réclamation? Qui a accepté 198 481 \$: le ministère, un arbitre ou les tribunaux, aux Entreprises Bourget Inc., de Saint-Paul, comté de Joliette?

**M. Middlemiss:** Le contrat était pour 1 080 570 \$. Le contrat a été donné le 20/5/1988. L'autorisation de débiter les travaux a été donnée le 9/6/1988. La fin réelle des travaux est le 9/11/1988.

Suite à l'exécution des travaux mentionnés en titre, l'entrepreneur, Les Entreprises Bourget Inc., a présenté en avril 1989 un premier document de réclamation de 548 110 \$ qui fut révisé par la suite, en octobre 1989, à 452 773, 46 \$. Au cours de l'année 1990, diverses interventions dans ce dossier ont permis au Service des réclamations sur contrats de produire une offre de règlement final au montant de 198 481, 92 \$ que l'entrepreneur, en date du 26 octobre 1990, a acceptée en règlement complet et final de toute réclamation de sa part. La présente demande est l'autorisation de 198 481, 92 \$ pour payer la réclamation.

**M. Garon:** Je comprends mal. Ça parle partout, puis...

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Garon:** J'ai mal compris les chiffres que vous avez dits. Le contrat Initial était pour combien?

**M. Middlemiss:** 1 000 000 \$.

**M. Garon:** Oui. Puis la réclamation était pour combien?

**M. Middlemiss:** La première, 548 110 \$. Ensuite, elle a été révisée, en octobre 1989, à 452 773, 46 \$. Et nous avons réglé, en date du 26 octobre 1990, pour 198 481, 92 \$.

**M. Garon:** La date de la demande?

**M. Middlemiss:** La première demande était en avril 1989.

**M. Garon:** Pour des travaux faits quand?

**M. Middlemiss:** J'ai indiqué que les travaux réels se sont terminés le 9 novembre 1988.

**M. Garon:** C'est le ministère qui a décidé que ce serait 198 000 \$?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce que ce sont les mêmes qui avaient...

**M. Middlemiss:** Sur une demande originale de 548 000 \$.

**M. Garon:** Est-ce que ce sont les mêmes qui donnent des contrats à MM. Gascon, Vigneault, Dumais, experts-conseils Inc., qui font l'évaluation des réclamations?

**M. Middlemiss:** Non. Il y a un service des réclamations qui a à étudier toute réclamation.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 45 est vérifié?

**M. Garon:** Et le dépassement était dû à quoi? La réclamation était due à quoi? De quoi se plaignait l'entrepreneur?

**M. Middlemiss:** C'est la présence imprévue d'une membrane d'imperméabilisation et l'ondulation excessive du dessus du tablier des deux structures. C'étaient des ponts. Donc, la description pour régler cette demande-là: planage à froid, 29 559 \$, corrections après planage, 37 000 \$; réparation de la dalle, 14 148 \$; signalisation, parce que ça a pris 28 jours de plus que prévu, 44 888, 89 \$; organisation du chantier, 51 276, 44 \$; retenues spéciales, 21 000 \$. Ce qui fait le montant de 198 481, 92 \$

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 45 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 46.

**M. Garon:** Les autres du mois sont vérifiés.

**Le Président (M. Gauvin):** Bon. Ce qui met fin aux engagements du mois de mars 1991.

#### Engagements en suspens

**M. Garon:** J'avais trois questions que j'avais laissées en suspens pour janvier. Je vois que l'heure passe.

**Le Président (M. Gauvin):** Oui, c'était

l'engagement 21, l'engagement 38, ainsi que l'engagement 50 du mois de janvier 1991.

**M. Garon:** Oui. Est-ce que vous avez des renseignements?

**Le Président (M. Gauvin):** Pour ce qui est de l'engagement 21, ça traitait du gravier et de la préparation...

**M. Garon:** Ah oui! C'étaient des renseignements concernant l'engagement 21. Je n'étais pas là, c'est pour ça. C'est parce que ça ne marche pas. Apparemment, la route 169 n'est pas là. La municipalité de Chicoutimi n'est pas dans le comté de Lac-Saint-Jean.

**Le Président (M. Gauvin):** C'était ça, oui. C'était de localiser les travaux.

**M. Middlemiss:** Lequel, ça?

**M. Garon:** 21.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 21. On disait, M. le ministre, que la municipalité de Chicoutimi, normalement, n'est pas sur l'axe de la route 169.

**M. Middlemiss:** Ah! Ça marche. Il semblerait qu'il n'y a pas d'erreur. Réellement, c'est la municipalité de Chicoutimi et non pas la ville de Chicoutimi dans le petit parc.

**Une voix:** Dans le parc?

**M. Middlemiss:** Oui, il y a un petit parc. Donc, c'est les territoires non subdivisés dans la MRC de Lac-Saint-Jean.

**M. Garon:** Ah! O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Bon. L'engagement 21 est vérifié. L'engagement 38.

**M. Garon:** C'est tout ce que vous avez à dire là-dessus?

**M. Middlemiss:** Bien oui.

**M. Garon:** C'est parce que c'était le député de Dubuc qui avait posé la question.

**M. Middlemiss:** Non, mais ça confirme que ce qu'il y avait là était...

**Le Président (M. Gauvin):** Véridique.

**M. Middlemiss:**... véridique. C'est une municipalité dans les territoires non désignés dans le petit parc.

**M. Garon:** L'engagement 38.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 38 avait été suspendu pour de l'information additionnelle. L'engagement 38, c'était une "contribution pour le paiement d'honoraires professionnels pour la préparation, la surveillance des travaux ainsi que pour les travaux décrits dans le protocole d'entente no 2234, aux Îles-de-la-Madeleine, à Fatima.

**M. Middlemiss:** Fatima.

**M. Garon:** C'est des travaux sur quelle distance, une ventilation des coûts de 2 000 000 \$ et également une copie du protocole d'entente.

**M. Middlemiss:** La longueur était de 2, 69 kilomètres. Le ministère des Transports du Québec, pour terrassement, gravelage et drainage pluvial, 1 220 000 \$; béton bitumineux, 350 000 \$; éclairage, 210 000 \$; travaux municipaux, aqueduc, égout sanitaire, trottoirs, 40 000 \$; les honoraires professionnels, 180 000 \$, pour une somme de 2 000 000 \$.

**M. Garon:** Est-ce que c'est la corporation qui a fait les travaux?

**M. Middlemiss:** Oui, ça a été des soumissions publiques. Ça a été fait par l'entrepreneur, mais c'est la municipalité qui était le maître d'oeuvre. La part de la municipalité pour les travaux municipaux, aqueduc et égout, est pour une somme de 650 000 \$; les honoraires professionnels, 100 000 \$, pour un total de 750 000 \$.

**Le Président (M. Gauvin):** Ça, c'est la part de la municipalité.

**M. Middlemiss:** C'est 750 000 \$, oui.

**M. Garon:** Alors, ça veut dire que le ministère paie combien et la municipalité paie combien?

**M. Middlemiss:** C'est 2 000 000 \$ pour le ministère...

**M. Garon:** Pour vous autres.

**M. Middlemiss:**... et 750 000 \$ pour la municipalité.

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Ces choses-là apparaissent là-dans. Ça veut dire quelle proportion?

**M. Middlemiss:** C'est 91-9, celui-là.  
(18 heures)

Une voix: Non, 89-11.

**M. Garon:** Vous avez dit 91-9 ce matin. Là, ça n'a plus l'air de 91-9.

**M. Middlemiss:** O. K. Excusez. C'est que, dans les 750 000 \$, ce n'est pas la ville elle-même, c'est la SQAE qui paie une partie des travaux d'assainissement. C'est pour ça. Donc, c'est 220 000 \$, la municipalité, et l'autre partie, moins 220 000 \$, disons que ça devrait être quoi, 530 000 \$ qui seraient la responsabilité de la SQAE.

**M. Garon:** Est-ce que ça apparaît dans le protocole d'entente, tout ça?

**M. Middlemiss:** La SQAE? Ça, non - la ventilation, on me l'a donnée, on est allé la chercher - vu que c'était la municipalité qui était le maître d'oeuvre.

**M. Garon:** Pourriez-vous me déposer ça...

**M. Middlemiss:** Oui. Je vous enverrai une photocopie.

**M. Garon:**... et le protocole d'entente?

**M. Middlemiss:** Ouf, avec le protocole d'entente, on vous enverra la ventilation.

**M. Garon:** O. K. Ça marche.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'engagement 38 est vérifié.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** On passe à l'engagement 50. C'était aussi, si je ne me trompe pas, de la ventilation ou des explications additionnelles suite à des travaux faits à un ponceau ou une partie de chemin...

**M. Garon:** En béton.

**Le Président (M. Gauvin):**... dans la municipalité de Saint-Claude.

**M. Garon:** "Sur le chemin du 8e rang, dans la municipalité de Saint-Claude, comté de Richmond. Longueur: 0, 19 kilomètre" et 305 000 \$.

**Le Président (M. Gauvin):** C'est ça.

**M. Middlemiss:** Ces travaux étaient, afin de remplacer le pont existant sur culée de bois, dont une des culées était défectueuse. Il s'agit donc d'une réfection curative. Un ponceau de six mètres par trois mètres en béton a été effectué. Le nom du ruisseau est Watopeka. La largeur de la route avant était de 6, 4 mètres; après elle, est de 8 mètres, plus accotement.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 50, suite à cette information, est vérifié?

M. Garon: O. K. Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, on revient à avril 1991 et J'appelle l'engagement 1.

**M. Garon:** Il y en avait d'autres hier en suspens. Quels numéros?

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que vous nous donnez quelques minutes pour vérifier?

**M. Garon:** Il y en avait deux en octobre, c'est tout. Il en reste deux. En octobre, on en avait deux en suspens. Lesquels?

**Une voix:** En octobre, c'est 52, il y en a rien qu'un.

**M. Garon:** Oui, 52.

**Le Président (M. Gauvin):** On est après vérifier d'autres articles laissés en suspens pour l'année 1990.

**M. Garon:** 52.

**Le Président (M. Gauvin):** De quel mois?

**M. Garon:** Du mois d'octobre. "Contribution accordée pour la construction de la Maison du tourisme en bordure de l'autoroute 40, sortie 9, direction est, sur l'emplacement acquis à cette fin dans la ville de Rigaud. 800 000 \$."

**M. Middlemiss:** Il me semble qu'à cet engagement, M. le Président, j'avais dit qu'on enverrait les renseignements. Il va falloir aller chercher ça au ministère du Tourisme ou bien à la SIQ. C'est un des deux. On ne pourra pas l'avoir aujourd'hui. Nous allons répondre. Il ne me semblait pas que c'était en suspens. Il me semblait qu'on avait demandé de...

**M. Garon:** On l'avait laissé en suspens parce que, quand ça nous arrive et qu'on ne les a pas à moitié, bien, là, on ne peut pas poser de questions. Il faudrait revenir dans le passé, ça complique.

**M. Middlemiss:** Je vous garantis que celui-là, si on ne vous envoie pas les renseignements, vous pouvez le laisser en suspens. Je n'ai pas la réponse aujourd'hui. On va vous la faire parvenir. A ce moment-là, si vous êtes satisfait, on enlèvera la suspension.

**M. Garon:** Ça marche. Conditionnel à ce que les...

**Le Président (M. Gauvin):**... renseignements soient...

**M. Garon:**... fournis. Et il y avait l'engagement 100 du mois d'août.

**Le Président (M. Gauvin):** Et l'engagement 100 du même mois.

**M. Garon:** Du mois d'août.

**Le Président (M. Gauvin):** Du mois d'août, excusez, 1990.

**M. Garon:** Ah oui! C'était le "contrat pour la fourniture du service de transmission des communiqués de presse du ministère: 220 000 \$", à Telbec inc. Vous deviez nous fournir les prix pour les années antérieures pour les services de Telbec.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Oui, on a dit qu'on fournirait ces chiffres-là. Il n'y a pas de problème. Il ne me semblait pas qu'il était en suspens. On avait indiqué qu'on vous ferait parvenir ces renseignements-là.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'information va nous parvenir plus tard.

**M. Garon:** De 1986 à 1991. C'est ça qu'on avait demandé.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** O. K. Ça marche.

**Le Président (M. Gauvin):** Donc, l'engagement est vérifié, sous réserve de recevoir ces documents-là. Bon! On revient au mois d'avril 1991, à l'engagement 1.

#### Avril

**M. Garon:** Oui. "Contribution additionnelle accordée portant à 950 000 \$ pour les travaux de réaménagement géométrique des intersections face au mont Sainte-Anne sur la route 360, dans la municipalité de la ville de Beauré: 200 000 \$." Quel était le prix? Pourquoi une contribution additionnelle? 750 000 \$, est-ce que c'était ça qui était prévu au point de départ? Pourquoi 200 000 \$ additionnels?

**M. Middlemiss:** La municipalité de la ville Beauré ayant exprimé le désir de faire des améliorations à des intersections face au mont Sainte-Anne, sur la route 360, dans ses limites, le ministère veut y participer sous forme de contribution. Le montant ne dépassant pas 200 000 \$ représente la contribution additionnelle

du ministère à ces travaux. Les travaux seront exécutés par la municipalité, conformément aux directives du ministère, et les coûts seront remboursables sur présentation de pièces justificatives.

**M. Garon:** Est-ce que vous contribuez à 100 %.

**M. Middlemiss:** C'est 100 % des travaux qui sont admissibles, parce qu'il y a la SEPAQ aussi, il me semble, qui est impliquée dans ces travaux-là.

**M. Garon:** Qu'est-ce que vous faites, au juste? Je connais bien le site, l'endroit. Je comprends qu'il est possible qu'il y ait des travaux parce que c'est votre route. Ça doit être pour tourner pour aller au mont Sainte-Anne. Qu'est-ce que vous faites, au juste? C'est quoi, l'objet des travaux?

**M. Middlemiss:** Il y avait trois parties, M. le Président, dans ça. Il y a le ministère des Transports, la ville de Beaupré, ainsi que la Société des établissements de plein air du Québec. Je n'ai pas, malheureusement, avec moi ici l'entente originale. J'ai seulement l'avenant qui ajoute 200 000 \$.

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:**... et de l'avenant?

**M. Middlemiss:** Pas de problème.

**M. Garon:** O. K.

**Le Président (M. Gauvin):** Vérifié sous réserve des documents à venir. Engagement 2.

**M. Garon:** Engagement 2, vérifié. Engagement 3, vérifié. Engagements 4 et 5, vérifié.

**M. Camden:** M. le Président, à 5...

**Le Président (M. Gauvin):** À l'engagement 5, M. le député de Lotbinière.

**M. Camden:**... est-ce que ce serait possible que le ministre nous indique où sont situés ces ponts qui font l'objet d'une évaluation?

**M. Middlemiss:** C'est dans la région administrative 03-1, 03-2; c'est tout ce que je sais présentement. On pourrait faire parvenir à la commission exactement l'endroit des 15 ponts en question. On s'engage à le faire. On ne peut pas le faire aujourd'hui, on n'a pas la liste ici. On va le faire parvenir à la commission.

**M. Garon:** Ça marche, les 15 ponts.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 6.

**M. Garon:** L'engagement 6. "Contribution accordée pour des travaux de l'autoroute Métropolitaine, A-40, mesures de mitigation dans les limites de la ville de Montréal." 2 200 000 \$ à la ville de Montréal, c'est quoi, au juste? Ce que je comprends, c'est que vous payez à 100 % les travaux de la 40. Alors, pourquoi une contribution de 2 200 000 \$ à la ville de Montréal et pour quelles fins?

**M. Middlemiss:** C'est que le ministère des Transports ayant exprimé le désir de faire d'importants travaux de réfection sur l'autoroute Métropolitaine dans les limites de chaque municipalité et que la circulation très dense sur cette autoroute sera fortement perturbée à cause de tels travaux, un certain nombre de mesures de mitigation ont été élaborées en vue de minimiser les impacts négatifs de ce projet. Le ministère veut y participer sous forme de contribution. C'est que la circulation durant la construction du boulevard était détournée et empruntait des rues municipales. Pour cette raison, le ministère a voulu participer pour un montant ne dépassant pas 2 200 000 \$.

**M. Garon:** Pour dédommager quoi?

**M. Middlemiss:** C'est pour améliorer la condition des routes parce qu'on... C'était une somme de 2 200 000 \$. Les travaux seront exécutés par la municipalité conformément aux directives du ministère et les coûts seront remboursables sur présentation de pièces justificatives.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un protocole d'entente pour décrire tout ça?

**Le Président (M. Gauvin):** Ça doit être en rapport avec un plan de déviation de trafic.

**M. Middlemiss:** Il y aurait une mesure de mitigation à réaliser par la ville. La description sommaire...

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

**M. Middlemiss:** Non. Je pense que c'est seulement une lettre de transmission qui a été remise aux maires.

**M. Garon:** Ça ne dit pas pourquoi?

**M. Middlemiss:** Oui, ici, comme je vous le dis, il y a un sommaire: modification aux feux de circulation boulevard Crémazie, tant d'argent; demande de tant, recommandation, modification

aux feux de circulation, boucle de détection, réaménagement de l'intersection Crémazie, signalisation de stationnement, signalisation de voies réservées...

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

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:**... qui indique la ventilation des frais que la ville doit assumer de 2 200 000 \$, pour lesquels vous lui donnez 2 200 000 \$?

**M. Middlemiss:** Oui.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 6 est vérifié. J'appelle l'engagement 7.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 8.

**M. Garon:** La contribution pour la réfection de l'ancienne route 117 (rue Ouimet) dans les limites de la ville de Saint-Jovite, comté de Labelle, sur une longueur de 1, 90 kilomètre, 700 000 \$, c'était un pourcentage de combien à la corporation municipale de Saint-Jovite, dans le comté de Labelle?

**M. Middlemiss:** 60...

**M. Garon:** 60 % des travaux?

**M. Middlemiss:** 75 %, le ministère des Transports; 25 %, la municipalité.

**M. Garon:** Et selon l'indice de richesse?

**M. Middlemiss:** Non. C'est selon ce qu'on ressent qui est de notre responsabilité et les travaux de construction de la route n'ont pu être entrepris selon les délais prévus dans l'entente du 7/1983 originale.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 9.

**M. Garon:** L'engagement 9. Quel pourcentage de contribution à la municipalité de Saint-Martin paroisse, dans le comté de Beauce-Sud?

**M. Middlemiss:** 76 %-24 %.

**M. Garon:** 76 %-24 %. Bon, c'est précis. Pourquoi 76 %?

**M. Middlemiss:** M. le Président, je...

**M. Garon:** Parce que, cette journée-là, le ministre se sentait à 76 %.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 9 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 10.

**M. Garon:** L'engagement 10, vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 11.

**M. Garon:** Ici, à l'engagement 11, "contribution accordée pour des travaux d'amélioration du boulevard Saint-François dans la ville de Jonquière, comté de Jonquière", à la corporation municipale de la ville de Jonquière, 100 000 \$, c'était quel pourcentage?

**M. Middlemiss:** La contribution du ministère des Transports est de 14 %...

**M. Garon:** Hein!

**M. Middlemiss:**... et la contribution municipale est de 86 %.

**M. Dufour:** J'aurais peut-être juste une remarque, M. le Président, par rapport à ça.

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Jonquière, oui.

**M. Dufour:** Cette entente-là, c'était en 1984. C'était 100 000 \$ sur des travaux de 400 000 \$. Ils ont augmenté avec le temps. Je trouve que le ministère n'a pas été très généreux pour la municipalité de Jonquière, parce que c'était un chemin qui était à l'entretien du ministère et, là, vous ne l'aurez plus jamais, c'est fini. La ville l'a pris et elle a fait un boulevard, elle a fait une route qui a du bon sens. Mais je trouve que le ministère n'a pas été généreux. Peut-être que M. Vallières a négocié trop serré, je ne le sais pas trop, mais, de 1984 à 1991, pas une maudite cent de plus, je trouve que vous avez été "cheap" dans ça.  
(18 h 15)

**Une voix:** En tout cas, par rapport à d'autres. On serait mieux avec Bonaventure.

**M. Dufour:** Non, mais c'est M. Vallières. Il était tellement bon qu'il a mené à Québec...

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lctbinière.

**M. Dufour:**... peut-être qu'il va couper à quelque part.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 11 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 12.

**M. Garon:** Engagement 12. "Contribution accordée pour l'installation de feux de circulation et le réaménagement des accès aux abords de l'intersection de la route 112 (boulevard Sir Wilfrid-Laurier) et de la rue Arran, dans les limites de la ville de Saint-Lambert, comté de Laporte: 84 360, 00 \$." Quelle est la participation du ministère à la ville de Saint-Lambert?

**M. Middlemiss:** 38 %.

**M. Garon:** 38 %. Est-ce que l'indice de richesse est là-dedans?

**M. Middlemiss:** Non, je peux vous dire ceux qui ont contribué. Voulez-vous savoir tous ceux qui ont contribué? Le centre d'achats a contribué à 27 %; la contribution de la municipalité est de 27 %; le restaurant McDonald's, de 4 % et l'entrepôt public, de 4 %.

**M. Garon:** Ont-ils fait mettre leur nom sur la route?

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 12 est vérifié?

**M. Garon:** On va revenir à une époque où ceux qui ont de l'argent vont avoir des routes et ceux qui n'en ont pas n'en auront pas.

**Le Président (M. Gauvin):** L'engagement 12, vérifié.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 13.

**M. Garon:** Les engagements 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21...

Une voix: Il y a une réclamation à 17.

**M. Garon:** Attendez un peu. Engagement 16, vérifié. Engagement 17.

**Le Président (M. Gauvin):** Engagement 17.

**M. Garon:** Réclamation de 116 081, 97 \$ "pour des travaux de réparation de chaussée en béton de ciment sur l'autoroute 40 et le carrefour Anjou, dans diverses municipalités des comtés de LaFontaine et Anjou." Quel était le montant initial des travaux et quel était le montant de la réclamation? Sur quoi portait la réclamation et qui y a fait droit à 116 081 \$?

**M. Middlemiss:** Le montant était de 598 275 \$.

**M. Garon:** De la réclamation ou des travaux?

**M. Middlemiss:** Non, ça, c'était le montant du contrat, 598 275 \$.

**M. Garon: O. K.**

**M. Middlemiss:** À la suite de l'exécution du contrat, l'entrepreneur a présenté une réclamation, le 19 avril 1989, au montant de 241 148, 08 \$ concernant ses travaux. Après analyse de la réclamation par le Service des réclamations sur contrats du ministère des Transports, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 116 081, 97 \$, que l'entrepreneur a accepté le 14 novembre 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat.

**M. Garon:** C'était pourquoi? Pourquoi il demandait ça? Pourquoi vous lui avez accordé 116 000 \$? Pour des travaux exécutés quand?

**M. Middlemiss:** Le début des travaux, le 23 août 1988; la fin réelle, le 12 novembre 1988. C'est basé sur les coûts improductifs... L'entrepreneur réclame le coût de location de la signalisation et du maintien de la signalisation durant l'arrêt des travaux par la CSST. De plus, l'entrepreneur réclame le coût de sa machinerie en attente. L'entrepreneur évalue ces coûts à 17 809 \$.

**M. Garon:** Vous lui donnez 116 000 \$, là.

**M. Middlemiss:** Pardon. Ça, c'est la première chose. Deuxièmement, les coûts supplémentaires. L'entrepreneur base sa demande sur le rendement de son équipe, selon les trois étapes qu'il a rencontrées sur les travaux. La première étape fut effectuée selon les conditions de la soumission; les deux autres étapes furent effectuées dans des conditions différentes suite aux modifications apportées par le ministère à la signalisation des travaux suite à l'intervention de la CSST.

Il était obligé d'ouvrir les trois voles aux heures de pointe et obligé de travailler le soir. Donc, il y a eu des coûts supplémentaires pour une somme que lui évaluait à 163 981 \$. Et, deuxièmement, l'entrepreneur réclame la retenue de 21 000 \$ pour le retard de sept jours qu'a fait le ministère.

Pour toutes ces raisons-là, une demande qui se chiffrait à 241 000 \$, on l'a réglée pour 116 081, 97 \$.

**M. Garon:** Au fond, ce qui n'a pas trop de bon sens, c'est que le ministère ne s'occupe pas des règlements de la CSST quand il fait ses appels d'offres, puis, après ça, les gens se plaignent qu'il faut qu'ils respectent les règles

de la CSST et, après ça, le ministère pale des montants additionnels parce que les gens du ministère n'avaient pas prévu qu'il faut respecter les règlements de la CSST. C'est quoi, l'affaire? Ou bien c'est l'entreprise qui n'a pas prévu ça ou bien c'est le ministère? Si l'entreprise n'a pas prévu qu'elle devait respecter les règles de la CSST, c'est elle qui est responsable. On n'a pas besoin de payer. Et, si c'est le ministère, c'est encore le ministère qui, à ce moment-là, ne s'occupe pas des règles des autres ministères ou des organismes gouvernementaux.

**M. Middlemiss:** On m'Indique, M. le Président, que, pour la signalisation, tout était conforme, sauf qu'il y a des décisions... Le ministère croyait qu'on pourrait en tout temps laisser une voie ouverte et en fermer deux durant les heures de pointe. La CSST est allée voir les conditions et, à cause de la circulation, ils ont jugé à propos que c'est les trois voies qui devraient être ouvertes aux heures de pointe. Donc, ce n'est pas une norme qui est standardisée. Ça devient des cas ad hoc lorsqu'on voit que les conditions sont telles que la CSST a le pouvoir d'exiger que les trois voies soient ouvertes. À ce moment-là, on a été obligés d'accepter cette recommandation-là et l'entrepreneur n'a pas pu exécuter les travaux selon les prévisions.

**M. Garon:** C'est quoi, il a remis sa machinerie? Il vous charge un gros montant d'argent pour avoir remis sa machinerie: 17 000 \$, je pense.

**M. Middlemiss:** Il demandait 17 000 \$. C'est la machinerie en attente, ça. C'est les heures de non-production. Il demandait 17 000 \$ et on a réglé pour 15 000 \$.

**M. Garon:** Pourquoi Il fallait qu'il remise sa machinerie?

**M. Middlemiss:** Suite à l'intervention de la CSST et avant qu'une décision finale soit prise, Il y a eu un arrêt des travaux.

**M. Garon:** Combien de temps?

**M. Middlemiss:** On m'Indique sept jours.

**M. Garon:** Ça a coûté 15 000 \$ pour 7 jours?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Il y avait combien de machinerie là-dedans? 15 000 \$ pour 7 jours, c'est beaucoup.

**M. Middlemiss:** C'est 2000 \$ et quelques par jour. Ça dépend du genre d'équipement à tant de l'heure.

**M. Garon:** Ah! Vous avez calculé tant de l'heure?

**M. Middlemiss:** Oui, oui, mais c'est ça. C'est la perte de revenus.

**M. Garon:** Bien...

**M. Middlemiss:** Bien, c'est de cette façon, les gens disent: Si on n'avait pas eu d'accrochages, l'équipement aurait été utilisé, en production.

**M. Garon:** Parce que c'était en débat avec le ministère et l'entrepreneur?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Garon:** Pendant ce temps-là, il ne pouvait pas opérer.

**M. Middlemiss:** C'est ça. Il ne pouvait pas travailler. Donc, c'est une perte de revenus due au fait qu'il ne pouvait pas travailler. Il n'était pas responsable de ça.

**Le Président (M. Gauvin):** Est-ce que l'engagement 17 est vérifié?

**M. Garon:** Quant à moi, oui.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 18.

**M. Garon:** Mais est-ce que vous surveillez ça davantage? Ça fait quelques cas de CSST qui arrivent.

**Le Président (M. Gauvin):** Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Moi, il y a un petit quelque chose que je ne comprends pas. Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris tout ce que le ministre a expliqué. Quand la CSST intervient dans ce genre de projets là, la CSST intervient quand c'est dangereux pour la santé et la sécurité des travailleurs. Or, vous dites que la CSST, dans le projet, a demandé que les voies soient ouvertes. C'est ça?

**M. Middlemiss:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est ça. J'ai compris que c'était parce que la CSST comprenait que c'était moins dangereux que le trafic circule sur trois voies aux heures de pointe, même s'il y avait des gens qui y travaillaient.

**M. Middlemiss:** Les gens ne travaillaient pas, c'est qu'on fermait complètement. Aux heures de pointe, on ouvrait les trois voies. C'est qu'on avait prévu, nous autres, d'ouvrir

une voie aux heures de pointe et de travailler quand même. La CSST a dit: Non, non, avec le volume de circulation, pour protéger les travailleurs, vous allez être obligés d'arrêter de travailler pendant les heures de pointe. À ce moment-là, il fallait qu'ils arrêtent de travailler. Ils travaillaient à des heures hors pointe pour être capables d'exécuter les travaux.

**Mme Carrier-Perreault:** Et c'est cet écart-là que l'entrepreneur vous charge?

**M. Middlemiss:** Ça, c'est une partie. L'autre partie, c'est que du fait qu'on avait prévu d'exécuter les travaux d'une telle façon et que la CSST en a exigé une autre, il y a eu un retard. Il y a eu sept jours durant lesquels on n'a pas travaillé. Il n'y a pas eu de travaux. Donc, l'entrepreneur a réclamé pour sept jours de perte.

**Mme Carrier-Perreault:** O. K. Ce n'était pas parce que ses équipements avaient des problèmes de conformité, là.

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

**Mme Carrier-Perreault:** O. K.

**M. Middlemiss:** Non, c'était pour la protection des travailleurs.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est parce que vous étiez en négociations avec la CSST.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. Pendant qu'on négociait pour savoir de quelle façon on allait procéder car il fallait changer notre fusil d'épaule dans l'exécution des travaux, il y a eu sept jours où il n'y a pas eu de travaux d'exécutés et son équipement était à ne rien faire. Donc, c'est une réclamation de perte de revenus parce que l'équipement ne travaillait pas.

**Le Président (M. Gauvin):** J'appelle l'engagement 18.

**M. Garon:** Les engagements 18 jusqu'à 29 inclusivement sont vérifiés. Engagement 30. Supplément de 58 400 \$ pour porter le contrat à 148 400 \$ aux Escoumins. Alors, quel était le prix du contrat initial à Techmat (1983) inc, de Jonquière, et quelle est la raison du dépassement?

**M. Middlemiss:** C'est un mandat pour réaliser le contrôle des sols et du béton de ciment pour le projet 997-0936-9 sur la route 138, municipalités des Escoumins et de Saint-Paul-du-Nord, circonscription électorale de Saguenay. Étant donné que le coût estimé des travaux a augmenté de 1 000 000 \$, l'évaluation des honoraires de contrôle a été portée à 148 400 \$.

**M. Garon:** Pourquoi ça a augmenté? Pourquoi les travaux ont augmenté de 1 000 000 \$? Pourquoi ça a augmenté les coûts de ces gens-là? Je ne dis pas que ce n'est pas impossible, là. Ce n'est pas ça. Je connais assez bien la Côte-Nord. À part de ceux qui restent là, je pense que je suis un de ceux qui ne restent pas là qui la connaît le mieux. Je sais qu'il y a des surprises dans les sols, là. Il y a de l'argile.

**M. Middlemiss:** M. le Président, on m'indique qu'au moment où on a demandé le mandat de ces gens, ici, l'estimation des coûts des travaux était préliminaire et on estimait ces travaux-là à 3 000 000 \$. Il s'est avéré que c'était plutôt 4 000 000 \$.

**M. Garon:** Mais pourquoi ça a coûté 1 000 000 \$ de plus? Même si l'évaluation a changé, le contrôle des sols reste le même, lui. Je ne comprends pas pourquoi ça augmente le coût du contrôle des sols. Le contrôle des sols et du béton, ça change en quoi, ça?

**M. Middlemiss:** M. le Président, la seule chose que je peux dire - présentement, on n'a pas les détails - c'est qu'au moment où on a donné le mandat à ces gens-là, on avait sous-estimé le coût final des travaux. Toutefois, Je ne peux pas vous donner quels éléments. Est-ce que c'est les quantités? Là, je ne l'ai pas. On va certainement le fournir. On pourrait y revenir la prochaine fois.

**M. Garon:** C'est ça.

**Le Président (M. Gauvin):** À ce moment-ci, étant donné l'heure, j'aimerais aviser les membres de cette commission que nous devons mettre fin à nos travaux. La commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux pour les reprendre demain à 14 heures, avec le transport.

(Fin de la séance à 18 h 37)