



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME 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

Période: Avril à août 1991

Le mardi 4 août 1992 — No 27

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Réponses déposées	CAE-1331
Engagements financiers	
Avril	CAE-1331
Mai	CAE-1350
Juin	CAE-1389
Août	CAE-1405

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Robert Middlemiss
M. Jean Garon
M. Lewis **Camden**
M. Ghislain Maltais
M. Francis Dufour
M. Réal Gauvin
M. Michel Tremblay
Mme Christiane Pelchat
M. Robert Thérien

Abonnement: 250\$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70\$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00\$ - Index: 10\$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 4 août 1992

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures sept minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du secteur voirie du ministère des Transports à compter de l'engagement 30 du mois d'avril 1991. L'horaire de la convocation, le 4 août 1992, est de 14 heures à 18 heures, de 20 heures à 22 heures, suivi du mercredi 5 août, de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures, ainsi que le jeudi 6 août, de 10 heures à 12 h 30 et de 14 heures à 18 heures. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Non, Mme la Présidente. Il n'y a aucun remplacement.

M. Garon: Mme la Présidente.

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

M. Garon: Le ministre m'a appelé après qu'on avait convenu des trois jours pour me dire que, jeudi après-midi, il avait quelque chose dans son comté et qu'il souhaitait pouvoir partir après...

La Présidente (Mme Bélanger): Jeudi à 13 heures?

M. Garon: À moins qu'il y ait un changement, là.

M. Middlemiss: Je voudrais, si possible, qu'on termine à...

La Présidente (Mme Bélanger): 12 h 30?

M. Middlemiss: ...12 h 30, jeudi, si on n'a pas terminé d'ici ce temps-là.

M. Garon: Oui. Si on n'a pas terminé à ce moment-là, bien, on ajournera. Comme on a convenu d'un commun accord, ce n'est pas une convocation d'autorité. C'est... il y avait consentement. Comme le ministre, à ce moment-là, arrive avec quelque chose qui l'occupe jeudi après-midi, je pense que...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ce qui signifie que...

M. Garon: ...dépendamment où on sera rendus, on verra comment on disposera de...

La Présidente (Mme Bélanger): ...jeudi, les travaux se termineront à 12 h 30. Il n'y a pas de remplacement, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, Mme la Présidente.

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avant de commencer l'étude, je dépose les réponses aux questions prises en note lors des séances du 13 et du 14 août 1991. Ces réponses ont été transmises aux membres de la commission le 1er avril et le 3 juin 1992.

Une voix: Est-ce que vous pouvez ajourner pour qu'on les lise?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous les avez reçues assez tôt pour les lire, M. le député. Alors, j'appelle l'engagement 30 du mois d'avril 1991.

Engagements financiers

Avril

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être pour aider aux membres de la commission, j'aimerais présenter les gens qui m'accompagnent. À ma gauche, M. Paul Maranda, sous-ministre adjoint à l'administration; à ma droite, mon attaché politique, M. Jean Morin; ici, à mon extrême droite, M. Luc Crépeault, M. Luc Bergeron, M. André Descôteaux, M. Gaston Dionne, M. Daniel Pelletier, M. Clément Tremblay, M. Lafontaine, M. Serge Labbé, mon directeur de cabinet, M. Pierre Boucher, M. André Bossé, M. Jean-Claude Larrivée. C'est le groupe qui m'accompagne aujourd'hui.

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

M. Garon: Le sous-ministre n'est pas venu?

Une voix: Pardon?

M. Garon: Le sous-ministre? Le nouveau sous-ministre?

M. Middlemiss: Le sous-ministre, malheureusement... le sous-ministre en titre est en vacances. Donc, il ne peut pas être ici. À la prochaine.

(14 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 30 du mois d'avril 1991. M. le ministre.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'on a des questions sur ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'engagement 30, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 32.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 33.

M. Garon: Il y a un gros dépassement, là. Porter à 20 400 000 \$ le coût du contrat pour la construction de quatre ponts de chaussée de la route 138 de la municipalité de Drucourt, canton, et Aguanish. Dépassement de 1 846 000 \$. Quelles sont les raisons?

M. Middlemiss: C'est qu'il n'y avait aucun montant qui avait été prévu dans le décret pour les imprévus et variations. Le montant indiqué au décret 01-009090 de 18 553 580 \$ est le montant du contrat.

M. Garon: Mais ce n'est pas une raison de dépassement, là, parce que leur soumission était pour un prix.

M. Middlemiss: Non, regardez, c'est qu normalement, il y a toujours 10 % d'imprévus. Dans ce cas-ci, les 18 553 000 \$, c'est le prix du contrat, le prix que l'entrepreneur nous a soumis. Donc, normalement, on ajoute toujours un 10 % d'imprévus. Dans ce cas-ci, il n'y en avait pas.

M. Garon: Quels ont été les imprévus?

M. Middlemiss: C'est 1 846 411,30 \$. C'est ça qu'on demande ici, le crédit demandé.

M. Garon: C'est le montant demandé, oui, mais quels sont les imprévus?

M. Middlemiss: C'est quoi? Excusez! Les variations de quantités; il y avait 46 521 tonnes, emprunts, classe A, sur l'argile, pour une somme de 255 865,50 \$. Des travaux imprévus...

M. Garon: Les quantités, c'est pourquoi, là? C'est un pont.

M. Middlemiss: Ça, c'était l'emprunt, classe A, qui était une variation, plus que ce qui avait été prévu dans le cahier des charges et les devis. C'est qu'on a été obligés de mettre 46 521 tonnes de plus de classe A.

M. Garon: Dans quoi? Dans le pont? Le plan devait prévoir les quantités.

M. Middlemiss: Non, mais, ça, c'est pour augmenter, parce que le sous-sol était de l'argile.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est pour augmenter l'épaisseur du coussin sur l'argile. C'est pour s'assurer d'avoir une meilleure qualité de route, parce que c'était de l'argile.

M. Garon: Alors, pour les emprunts, c'était combien?

M. Middlemiss: 46 521 tonnes, emprunts, classe A - c'est ça que je vous dis, là - pour une somme de 255 865,50 \$.

M. Garon: Et le reste? C'est 1 800 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. C'est qu'il y avait de l'acier. L'augmentation de jauge s'est avérée nécessaire afin de prolonger la durée de vie des ponceaux contre la perforation due à l'acidité des eaux dans la région. Donc, si on prend tous ces montants-là, on finit...

M. Garon: Non, mais le pont devait être prévu. L'acier qu'il y avait dedans, ce n'est pas un imprévu, ça. Il a soumissionné sur un plan. Qu'est-ce que vous me dites là? Vous avez décidé, en cours de route, de mettre plus d'acier dans le pont parce que le milieu est plus acide que vous aviez prévu. Là, ça veut dire que vos plans ne valaient pas grand-chose. Ça ne marche pas, ça.

M. Middlemiss: Regardez, est-ce qu'on est en train de faire des commentaires sur la qualité du plan ou est-ce que vous voulez savoir...

M. Garon: Bien, c'est parce que vous dites que les imprévus c'est pour de l'acier additionnel dans le pont.

M. Middlemiss: Non, mais une seconde, là! Vous me demandez de vous donner les quantités qui ont changé le prix. Je suis en train de vous donner ces choses-là. Maintenant, si vous avez des commentaires, on pourra les faire après. Si vous le jugez à propos que les plans et devis n'ont pas été bien faits, ça, c'est une autre paire

de manches, ça.

M. Garon: Non, mais vous avez soumissionné sur un plan.

M. Middlemiss: L'entrepreneur a soumissionné sur un plan.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: On s'est aperçu, on a découvert, l'acier, c'est qu'il fallait en mettre plus pour le protéger. C'est des choses qu'on...

M. Garon: Vous avez découvert l'acier comment? Vous dites: On a découvert l'acier. Vous avez découvert ça où? Le plan, ça devait spécifier de l'acier, de l'acier... Les explications doivent être quand même crédibles un peu, là. Vous dites qu'on a découvert l'acier. L'acier, vous ne l'avez pas découvert. C'était spécifié au plan l'acier qui était requis. Ça n'a toujours bien pas de bon sens.

(Consultation)

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, c'est que oui, il y avait des plans et devis, mais, durant la construction, on s'est aperçu que le genre de sol... l'acidité du genre de sol nous a forcés à augmenter le montant d'acier pour s'assurer d'avoir une vie plus longue.

Non, mais c'est ça. Vous pouvez faire des grimaces, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non...

M. Middlemiss: Non, mais regardez, c'est qu'il y a des sols...

M. Garon: Écoutez, M. le ministre, là, on est sur un contrat de 20 000 000 \$. J'imagine que l'acidité des sols est calculée avant de faire le plan.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Ça, on fait des plans à peu près, là... Écoutez, c'est 20 000 000 \$. J'imagine que vous avez engagé des firmes. Elles ont coûté combien les firmes d'ingénieurs qui ont préparé les plans?

M. Middlemiss: Regardez, ça, c'est tout... On...

M. Garon: Elles ont coûté 2 000 000 \$ ou 3 000 000 \$, 3 000 000 \$ ou 4 000 000 \$ peut-être. Puis, là, vous dites que le plan, il fallait le changer parce que l'acier... parce que le sol est plus acide qu'on avait prévu.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Oui, c'est ça,

exactement ça.

M. Garon: Pour découvrir qu'on était dans l'eau salée...

M. Middlemiss: Non, mais non, peut-être que vous ne comprenez pas, M. le député, peut-être que vous ne comprenez pas.

M. Garon: Je ne comprends pas, non.

M. Middlemiss: C'est que vous me posez une question à savoir pourquoi les coûts ont augmenté. Moi, je vous dis: Voici les raisons pourquoi les coûts ont augmenté. Que vous soyez d'accord ou non, ça, c'est tout une autre chose, puis c'est votre privilège.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Sauf que je vous dis, moi, je vous donne une réponse que, lorsqu'on a exposé les sols, on s'est aperçu que les sols étaient plus acides qu'on l'avait prévu. Donc, au lieu de construire tel que prévu, on a décidé d'augmenter la grosseur de l'acier pour s'assurer d'avoir une vie normale de ces structures-là. C'est ça qu'on a fait. O.K.? Ça a coûté des sommes d'argent additionnelles.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ça fait partie des montants. O.K.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'on peut avoir la ventilation du montant total que vous demandez, là? 1 846 411,30 \$, ça, vous le demandez en supplément. Est-ce qu'on peut avoir la ventilation complète des 1 846 411,30 \$? Ce n'est pas des pinottes; c'est juste 2 000 000 \$ de plus!

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Je peux vous fournir ça, là. Je peux vous fournir la liste des choses, là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: D'accord. Ça, je peux vous la fournir.

M. Garon: On veut l'avoir parce qu'on veut poser des questions là-dessus. On voit, d'une fois à l'autre, que le ministère n'est jamais plus préparé.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Le ministère n'est jamais plus préparé, d'une fois à l'autre.
(14 h 20)

M. Middlemiss: Non, non, non. Regardez une seconde. C'est que vous me demandez des

questions. Je peux vous en donner, je peux vous dire que la terre végétale, l'épaisseur de la terre... Il y a toute une série de choses. Je peux toutes vous les énumérer...

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: ...ou bien vous les donner.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: Qu'est-ce que vous voulez, là?

M. Garon: La terre végétale, habituellement, ça ne dépasse pas, dans ce coin-là, ça ne peut pas dépasser un pied.

M. Middlemiss: Bien non! Regardez, il y a du roc aussi, il y a du déblai de première classe, une bande de roc. Ça, il y avait du roc aussi à déblayer. Il y avait toutes sortes de choses. Je peux vous donner... Est-ce que vous voulez...

M. Garon: Les 1 846 411,30 \$, pourquoi ça a coûté plus cher? Les raisons qui justifient le 1 846 411,30 \$.

(Consultation)

M. Garon: D'une fois à l'autre, ils ne sont pas préparés, jamais.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on l'a.

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

M. Middlemiss: Les 1 846 411,30 \$, on avait dit: L'imprévu de 10 %, ce serait ce montant-là. Ce n'est pas ça que ça a coûté. Le supplément était de 535 624,27 \$, et ça, c'était deux choses montant dû aux variations de quantités, 255 865,50 \$...

M. Garon: Des quantités pourquoi?

M. Middlemiss: Des quantités de roc, d'acier, de choses comme ça, pour être capable... parce qu'on a modifié en cours de route. On a modifié les choses pour améliorer, s'assurer que la qualité serait là. L'autre montant dû à des travaux imprévus était de 279 758,57 \$.

Non, mais regardez, je peux vous donner la liste. Je peux vous donner une liste, là; j'en ai deux pages pleines de choses. Je peux vous la donner, la liste, si vous voulez la regarder.

M. Garon: Oui. Est-ce qu'on peut l'avoir tout de suite? Vous l'avez devant vous, là.

M. Middlemiss: O.K. Dans ce cas-là, je vais vous la lire. La variation des quantités...

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Oui, mais c'est ça.

M. Garon: Vous m'offrez de me la donner. Après ça, je vous dis oui et vous ne voulez plus.

M. Middlemiss: On va passer la journée sur celui-là?

M. Garon: C'est parce que vous nous faites une offre. Elle est acceptée.

M. Middlemiss: Je vais vous la donner après. Mais là, si on veut continuer à faire ces travaux-là, il me semble que...

M. Garon: Non, non. C'est parce qu'on continuerait et on reviendrait après, quand on l'aurait.

M. Middlemiss: O.K. Je vais vous faire faire une copie, moi, puis on va continuer, puis on reviendra sur celui-là.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Pas de problème là-dessus.

M. Garon: On va le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 33 est suspendu. J'appelle l'engagement 34.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 35. M. le député de...

M. Camden: Lotbinière.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Lotbinière.

M. Camden: Oui. M. le ministre, est-ce que vous pouvez nous indiquer, à 35, quelle est la contribution de la ville d'Arthabaska dans ce contrat qui permet l'accès à la route 116? Plus particulièrement, je sais que ça fait référence en bonne partie... pour permettre à des gens, je pense, de sortir, de permettre à un centre d'achats d'accéder également à d'autres commerces et à une partie aussi de la ville, d'autre part, de Victoriaville...

M. Middlemiss: La municipalité, c'est 50 %, avec un maximum de 150 000 \$.

M. Camden: Ça va, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 35, vérifié.

M. Garon: Les travaux sont faits par la municipalité?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, les travaux sont faits par la municipalité?

M. Middlemiss: Je suis en train de vérifier, madame, si le maître d'oeuvre, c'est la municipalité.

Une voix: Oui, c'est la municipalité.

M. Middlemiss: Oui, c'est la municipalité qui est maître d'oeuvre.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 35 est vérifié. J'appelle l'engagement 36.

M. Garon: Ici, est-ce que c'est une route municipale ou un chemin sous la responsabilité du ministère des Transports?

M. Middlemiss: L'engagement 36, concernant...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Sur l'autoroute 55.

M. Garon: Oui, c'est sur l'autoroute 55 même? Bien, c'est...

M. Middlemiss: Oui, une partie sur...

M. Garon: ...drôlement rédigé. C'est...

M. Middlemiss: 36, plus l'autoroute... Pour tout le district 36, ça serait des routes à l'entretien du ministère, plus l'autoroute 55.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. Engagement 37.

M. Garon: Vérifié.

Une voix:...

M. Garon: Engagement 37? Non, j'ai dit: Engagement 36, vérifié.

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

M. Maltais: J'ai une question, Mme la Présidente, qui ne se rapporte pas particulière-

ment à 37, mais les mélanges d'asphalte, la formule exigée par le ministère, est-ce qu'elle est standard à la grandeur du Québec, M. le ministre, ou si elle a des particularités dans certaines régions? La formule que le ministère accepte, avant que le...

M. Middlemiss: On m'indique que c'est standard, que les agrégats peuvent varier d'une place à l'autre, mais certainement qu'il y aurait des mélanges peut-être qu'on veut obtenir, qui sont des mélanges spéciaux, où on exigerait quelque chose de spécial. Mais, de façon générale, ce sont les mêmes mélanges d'un bout à l'autre de la province.

M. Maltais: Est-ce qu'il y aurait moyen - écoutez, je ne suis pas un spécialiste là-dedans, moi, je ne connais rien là-dedans - que ce mélange-là, lorsque le contrat, de telle place à telle place, est prévu dans le courant de l'hiver, que le mélange soit prévu, que la formule acceptée soit accrochée après le contrat, dès l'hiver? Je vais vous expliquer le problème. À l'heure actuelle, cette année, on a une saison pluvieuse, pas besoin de le dire. C'est que les mélanges, la formule adoptée contrat par contrat est donnée à l'entrepreneur lorsque celui-ci vient de signer le contrat. Quand le contracteur n'a pas trop d'ingénieurs à son emploi ou des techniciens en formule, il en fait sept, huit, avant d'avoir la bonne, puis ça retarde d'une semaine à l'autre et de 15 jours. Vous savez, aujourd'hui, un été comme on a en 1992, quand il fait beau, c'est le temps de faire l'asphalte, ce n'est pas le temps de chercher la formule. Y aurait-il moyen que, dès le printemps, je ne sais pas moi, le 1er juin, toutes les formules nécessaires soient connues de l'entrepreneur?

M. Middlemiss: On m'indique que la formule, elle, c'est standard. C'est que c'est l'acceptation des mélanges. Donc, c'est les entrepreneurs qui doivent préparer les mélanges et les soumettre pour approbation de la part du ministère. C'est là qu'il semble y avoir le problème. Je pense que, même si on donnait la formule... C'est toujours la même formule. Elle ne change pas, elle. Donc, c'est peut-être les agrégats qui peuvent varier, c'est peut-être autre chose dans le mélange de l'entrepreneur en question qui peut être un problème, à un moment donné ou l'autre.

M. Maltais: Voyez-vous, l'inconvénient de ça, c'est que, comme députés, on se bat - et ce n'est pas facile, vous le savez fort bien - pour qu'il y ait des travaux d'asphalte dans nos comtés, et là, depuis le mois de juin, ils se passent la pierre de Caïphe à Pilate sur le mélange. On est rendus au 4 août 1992 et il n'y a pas d'asphalte de fait encore dans mon comté. Je suis passé encore en fin de semaine, là, et il y a trois ou quatre petits «patchings».

J'ai des contrats d'asphalte importants et je vois la température, je vois la saison qui avance et je ne vois pas le jour où il va finir cette année. Ça, je suis capable de compter ça qu'il ne finira pas cette année, d'après moi, d'après mon expérience là-dedans, là, et lui, tout ce qu'il me dit, c'est le mélange. Chaque fois que je parie à quelqu'un, c'est le mélange. Le «calice» de mélange, il doit y avoir un moyen de le faire qui a du bon sens, quelque part à un moment donné. Je ne sais pas, moi, je ne connais rien là-dedans, mais, quand on signe le contrat, on devrait dire: Ça te prend telle sorte d'agrégats, telle sorte de jus qui va avec ça, et ça sort des framboises au bout. Ça ne doit pas être si compliqué que ça, faire de l'asphalte, «joualvert»! Y «a-t-u» moyen que, dès le mois de juin, lorsque les contrats sont donnés, les mélanges soient acceptés et testés en petite quantité? Je ne le sais pas, là, mais ça cause des préjudices aux citoyens.

(14 h 30)

Ce n'est pas de votre faute, vous, vous avez accordé le contrat. Le contrat ne se fait pas parce que le mélange n'est pas accepté. Allez donc expliquer ça à Jos **Bleau** du rang croche, là. Il va dire: Ton mélange, tu veux-tu te le passer où les poules ont l'oeuf! Moi, je n'ai pas mon asphalte, je suis encore dans la poussière. Y «a-t-u» moyen, à quelque part de regarder ça?

M. Middlemiss: Regardez, on m'indique que, si la formule est standard, les variations, ça devient des variations locales d'agrégats, ainsi de suite, mais c'est laissé à l'entrepreneur de préparer son mélange et de le soumettre pour approbation. Maintenant, s'il y a des problèmes d'approbation, c'est parce que le mélange n'est pas bien fait...

M. Maltais: N'est pas bon.

M. Middlemiss: ...ou ses agrégats, il y a des choses... C'est un peu à lui la responsabilité de présenter quelque chose qui est acceptable. Peut-être, dans votre cas, cette année, le fait qu'on a eu beaucoup de pluie pourrait expliquer le fait que, peut-être, c'est seulement du «pat-chage» qui a été fait et non pas des contrats de couches d'usure qui ont été faits encore. C'est peut-être la température qui est responsable de ça plus que le mélange.

M. Maltais: Maintenant, écoutez, là, je dis ça pour prévenir pour les autres années. Cette année, c'est trop tard. Est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité qu'à un moment donné on informe l'entrepreneur qu'à telle date, son mélange, il doit être bon ou pas bon, là? Il ne faut pas lui laisser mélanger ça tout l'été, là. La saison dure deux mois au Québec. Alors, le mélange, il doit avoir une date limite. Si son mélange n'est pas accepté, on passera à un autre entrepreneur. Ça n'a pas de cristi de bon sens,

ça! Le mélange, le mélange! Ça ne prend pas un curé pour mélanger de l'asphalte.

(Consultation)

M. Middlemiss: Regardez, il y a certainement... On ne peut pas guider les entrepreneurs par la main tout le temps. Donc, on leur dit, lorsqu'on leur donne un contrat, que le contrat doit être terminé à une certaine date. Donc, c'est à lui de s'organiser, de faire ses mélanges et de les faire accepter pour qu'il puisse exécuter son contrat pour la date prévue de fin de travaux.

M. Garon: Ce n'est pas ça qui est en cause, là. Ici, c'est...

M. Maltais: Non, non. Je ne parle pas du cas ici spécifiquement. J'ai profité de ce cas-là pour parler des mélanges parce qu'on parlait des mélanges là-dedans.

M. Middlemiss: Non, non, non. Moi, je parle des cas qu'il a soulevés, que l'entrepreneur donnait un contrat avec une date de finition, et c'est à lui de voir à ce que ses mélanges, tout ce qu'il a à faire pour exécuter son contrat pour une telle date, ce soit fait.

M. Maltais: Quand vous signez un contrat d'asphalte, quand vous signez un contrat le 1er juillet, il y a une date dans le temps. C'est marqué que, le 15 août, c'est supposé être terminé, mettons.

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

M. Maltais: Bon. S'il n'est pas terminé le 15 août, qu'est-ce qui arrive?

M. Middlemiss: Il est pénalisé.

M. Maltais: il est pénalisé.

M. Middlemiss: Oui, sauf que...

M. Maltais: Comment il est...

M. Middlemiss: ...si, pendant deux mois de temps, ce n'est pas exécutable...

M. Maltais: Bon. Cette année, ce n'est pas l'année idéale...

M. Middlemiss: Non.

M. Maltais: ...il a mouillé toute l'année. L'année passée, il a fait beau, il y a eu des feux de forêt toute l'année. Là, j'ai hâte qu'on ait un été normal chez nous, en ciel! Ils ne pouvaient pas faire d'asphalte; il faisait trop chaud. Cette année, il fait trop froid.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que c'est de l'ordre de 250 \$ par jour de retard.

M. Maltais: O.K. Ça va, M. le ministre. Je ne vous retarderai pas longtemps sur les mélanges. Moi, je n'ai pas encore trouvé le bon chez nous.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 37?

M. Garon: Non, non, non. C'est parce que le député de Saguenay avait des questions entourant la question des mélanges. Mais, concernant l'engagement tel quel, ici, c'est le supplément pour porter à 272 100 \$ le coût du contrat pour la réalisation du contrôle des mélanges bitumineux exécutés au cours de la saison 1989 par diverses usines. 1989! Voyez-vous, on est en 1992, là.

Comment ça se fait que, trois ans plus tard, ils s'aperçoivent qu'ils ont besoin de 48 500 \$ de plus pour réaliser le contrôle des mélanges bitumineux exécutés au cours de la saison 1989? C'est pour dire qu'on n'est pas dans les avions supersoniques, là. On est en mars 1991, c'est-à-dire deux ans plus tard. C'est un engagement de mars 1991. Qu'est-ce qui s'est passé?

M. Dufour: Deux ans plus tard dans les Maritimes. Ha, ha, ha! C'est quelque chose.

M. Garon: Géo-Spec inc. de Québec.

(Consultation)

M. Middlemiss: L'écart de temps, c'est que ça a été déposé au Conseil du trésor au mois de novembre 1990, à la fin de la saison. C'est un contrat qui a été donné au mois de septembre pour des travaux qui se sont faits dans l'année 1990. Donc, à la fin de la saison 1990, on a soumis cette demande-là au Conseil du trésor qui a donné son approbation le 19 février 1991, et c'est pour ça que c'est daté du 19 février 1991. Maintenant, la raison pour laquelle on a augmenté, la justification des 48 500 \$, c'est que la demande initiale avait été basée sur une estimation du coût des travaux à réaliser de 6 629 000 \$, alors qu'on a exécuté pour un montant de 7 826 000 \$, soit une augmentation de 1 200 000 \$ de plus de travaux exécutés.

Donc, on a fait 1 200 000 \$ de plus de travaux dans cette période-là. Donc, on a été obligé d'augmenter par 48 500 \$ les honoraires des gens qui faisaient la vérification des mélanges.

M. Garon: Les travaux en plus, est-ce que c'était des dépassements?

M. Middlemiss: Non, non, non. C'est qu'on a fait plus de pavage avec l'addition du quinquennal. Les 1 700 000 000 \$ qu'on a ajoutés en 1990 nous ont permis... et vous pouvez le voir, lorsque vous circulez sur les routes du Québec, qu'il y a pas mal plus d'asphalte qui se fait maintenant qu'il ne s'en faisait avant.

M. Garon: Ah, ça saute quand même! Moi, je suis arrivé par la route de Cornwall...

M. Middlemiss: Non, mais...

M. Garon: ...dimanche soir, puis je vais vous dire une chose: Au Québec, je m'en suis aperçu, je me suis mis à danser dans mon auto. J'ai dit: Tiens, on est arrivés au Québec!

M. Middlemiss: Non, mais regardez...

M. Garon: La route de Cornwall, je vous le dis tout de suite, ceux qui ne me croient pas, c'est vérifiable, ça, physiquement. À l'arrivée de la route de Cornwall, la route était très belle en Ontario. Je suis arrivé au Québec, c'était une planche à laver.

M. Gauvin: Ce n'était pas la joie de revenir au Québec?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je suggérerais au député de Lévis d'attendre peut-être un mois ou deux et de se repromener encore sur la 20, qui joint la 401 en Ontario, et la 40, qui joint la 417, d'ici deux mois. Allez-y, puis vous allez voir que ça va être pas mal mieux.

M. Garon: Je vais en prendre deux autres. Je vous le dis d'avance si vous voulez les avoir. Je vais...

M. Middlemiss: La 55?

M. Garon: Oui, je vais passer par Sherbrooke.

M. Middlemiss: La 15? Et la 15?

M. Garon: Je vais revenir par la frontière sans doute ou je vais descendre par celle-là, en arrière de Sherbrooke...

M. Middlemiss: C'est la 55, je pense, hein?

M. Garon: ...et puis je vais peut-être descendre, revenir par la Beauce. Ça fait que je vous dis d'avance les routes que je vais prendre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais vous dire le résultat à l'automne.

M. Middlemiss: Non, non. O.K. Bien, là, je vous...

M. Garon: Ça va être à la fin d'août.

M. Middlemiss: C'est vous qui l'avez soulevé. Mme la Présidente, c'est lui qui a soulevé la 20 et la 401. Je lui dis: Il y a des travaux de prévus.

M. Garon: Oui, je n'ai pas d'affaire là au mois d'août.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Il y a 7 000 000 \$ de travaux pour améliorer les entrées du Québec au Québec, de l'Ontario et des États-Unis. C'est certainement plus évident lorsque la province voisine a fait du pavage juste l'automne dernier. C'est certainement plus évident. La saison qu'on va faire, nous autres, le pavage à ce point-là et que ça va faire deux ou trois ans que la province voisine aura fait ses travaux, les gens vont s'apercevoir de la même chose dans le sens inverse.

M. Garon: En passant, je vais passer le message au ministère. Tant qu'à mettre des barres sur la route, c'est aussi bien de les mettre avant les neiges, parce que, là, il n'y a pas de barres. Vous en avez fait un bout de pavage dans ce bout-là, mais il est noir comme de l'encre, comprenez-vous? Il n'y a pas de barres. Les barres, s'ils les mettent au mois d'octobre, elles vont être recouvertes de neige rapidement après. Ça fait que ça serait peut-être mieux de mettre les barres au plus sacrant.

M. Middlemiss: Ah bien, Mme la Présidente, il me semblait qu'il a dit qu'il s'était fait «barouetter». Ce n'est certainement pas le manque de barres qui est responsable de ça, hein?

M. Garon: Non. Il y a un bout qui a eu du pavage, mais il y a un bout qui n'est pas pavé.

M. Middlemiss: Il me semble que le pavage, il était beau, il était noir, il était beau. Donc, ce n'est pas les barres.

M. Garon: Non, non. Mais les barres, souvent, on les met trop tard. La peinture - au ministère, ils doivent le savoir... Le printemps, habituellement, au mois d'avril, le 15 avril, la neige est partie. Alors, s'ils pouvaient mettre de la peinture, ce serait mieux au mois de mai qu'au mois d'octobre. Au ministère, vous pouvez mettre quelqu'un pour faire une recherche là-dessus peut-être bien, voir si ce ne serait pas mieux de commencer la peinture au printemps plutôt que de la commencer à l'automne. Ça réveillerait peut-être bien quelqu'un, là. On

dirait que ce ministère-là, il dort debout. Ça n'a pas de bon sens.

Mais le député de Saguenay a parfaitement raison. J'ai l'impression qu'ils ne savent pas encore quand est-ce que l'hiver commence, puis il finit, puis quand est-ce que le printemps commence, puis il finit, quand est-ce que l'été commence et finit. C'est vrai que la météo ne le sait même plus cette année non plus. Mais ce serait bon de savoir quand est-ce que, pour le ministère des Transports, le printemps commence. Évidemment, quand on commence plus tard, on peut justifier de faire moins de travaux.
(14 h 40)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense qu'on sait quand le printemps commence. On fait des expériences avec... Premièrement, on fait deux fois par année le marquage. On utilise différents genres de peinture pour s'assurer de la durabilité. Entre autres, on l'a fait sur la 175, dans le parc, et d'autres places. Donc, on continue à tenter de vouloir s'améliorer. On n'est pas parfaits.

M. Garon: Ça, je sais ça.

M. Middlemiss: Toutefois, on cherche à atteindre cette perfection-là, mais tant et aussi longtemps qu'on va être humains, on va toujours être ouverts à la critique.

M. Garon: J'espère.

M. Middlemiss: Ça, on est capables...

M. Garon: Bien, je vais donner juste...

M. Middlemiss: ...en autant qu'on ne répète pas les mêmes erreurs deux fois.

M. Garon: ...un conseil. Demandez donc, dans l'État de New York, quelle peinture ils prennent - il y en a tout le temps, là - ...

Une voix: On est au Québec.

M. Garon: ...puis s'ils en mettent plus souvent que vous autres. Demandez-leur quelle peinture ils prennent et combien de fois ils en mettent, à tous les combien de mois. Quand on arrive dans l'État de New York, parce qu'on a une frontière quasiment tout le long avec l'État de New York, rien qu'un petit bout avec l'Ontario et un bout avec le Maine, de la peinture, ils en ont tout le temps, eux autres. Leurs recherches ont l'air d'avoir abouti. Alors, demandez-leur donc quelle sorte de peinture ils mettent. Ils en mettent combien de fois, à quel intervalle. Ils ont l'air de le savoir. En Ontario, la peinture est un peu moins bonne, mais, là encore, on la voit. Au Québec, c'est de la peinture invisible, à moins que ça prenne des lumières infrarouges pour la voir, sur nos auto-

mobiles. Là, on ne la voit pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais tantôt, on tente d'améliorer la qualité de la peinture, mais il y a une chose: on n'a pas réduit la largeur de la ligne. On a ramené la largeur de la ligne à ce qu'elle devrait être, comme elle l'est partout au monde, non pas comme c'était dans le temps de nos prédécesseurs, qui ont réduit la largeur de la ligne, puis ils l'ont distancée aussi pour économiser de la peinture. Oui, Mme la Présidente, puis je pourrais certainement en donner la preuve à M. le député de Lévis, s'il veut le savoir.

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

M. Middlemiss: C'est qu'on avait réduit la largeur de la ligne et on l'avait distancée en plus, à ce moment-là. Mais, là, on est revenus à la même largeur que le restant des autres provinces et des États-Unis. On est revenus aux distances standard, qui n'étaient pas celles avant qu'on arrive au pouvoir. On avait réduit ça.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas pire, excepté que c'est un peu comme dans certaines villes du Mexique: le transport en commun est gratuit, sauf qu'il n'y a pas d'autobus. Les lignes peuvent être larges à mort, sauf que, si vous n'en faites pas...

M. Middlemiss: Non, non, non.

M. Garon: Il peut y avoir des lignes de peinture dans des règlements bien larges, sauf qu'on n'en fait pas. Ça ne coûte pas cher, ça.

M. Middlemiss: En tout cas, Mme la Présidente...

M. Garon: Vérifié, l'engagement 35.

M. Middlemiss: ...on travaille là-dessus.

M. Garon: Vérifié, puis on était à quel...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'engagement 37.

M. Garon: L'engagement 37, vérifié. L'engagement 33 également. On a eu le papier. C'est vérifié.

M. Middlemiss: Oui? O.K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 33, qui était suspendu, est vérifié.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38.

M. Camden: Mme la Présidente.

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

M. Camden: S'il vous plaît. À l'égard du lignage, il y a combien d'unités de lignage, au Québec, qui font de ces travaux durant l'été? Ces unités sont-elles centrées par direction régionale, par regroupement de directions régionales ou sous un même service?

M. Middlemiss: Il y a une unité par direction régionale et, s'il y a un surplus, on va en soumissions publiques.

M. Camden: O.K. Est-ce qu'à ce moment-là, de façon systématique, le travail se fait non seulement sur les routes numérotées, mais également sur les routes locales qui sont pavées?

M. Middlemiss: Oui.

M. Camden: Ça va. Je vous remercie.

M. Middlemiss: Bienvenue.

M. Maltais: ...des lumières sur la 20.

M. Garon: Ce n'est rien. Quand elles brûlent...

M. Maltais: Mme la Présidente pourrait peut-être nous expliquer ça.

M. Garon: ...il faut qu'il y en ait tant de brûlées pour qu'ils fassent venir le service de Québec, parce que c'est un service centralisé pour réparer les lumières brûlées sur les autoroutes. Je me suis déjà informé. Ils m'ont dit qu'il n'y en avait rien que huit en ligne de brûlées, que ce n'était pas assez pour qu'ils y aillent. À un moment donné, tu n'as plus besoin de lumières.

M. Camden: Mme la Présidente, je pense que le député de Lévis a des problèmes sur ses amortisseurs. Pour moi, il a également des problèmes avec ses phares pour éclairer la route devant lui.

M. Garon: Non, non, non, mais c'est parce que vous voyez les poteaux...

M. Camden: Je lui suggérerais fortement de changer de véhicule, parce qu'il semble voyager beaucoup aux États-Unis, puis il risque de passer un contrôle routier aux États-Unis. Il va rester là, puis, pour nous, ça va être une perte importante, évidemment.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pas de problème.

M. Camden: Son absence va être remarquée et...

Une voix: Regrettée.

M. Garon: Non, les routes sont meilleures.

M. Camden: ...regrettée, me dit ma collègue, ici.

M. Garon: Les routes sont meilleures, l'éclairage est meilleur, la signalisation est meilleure, et, je vais vous dire une chose, pourquoi? Parce que, quand il y a une fourche, là, ils ne mettent pas la signalisation sur la fourche...

M. Camden: Vous faites des bémols là-dessus, vous, là.

M. Garon: ...parce que, habituellement, quand la signalisation est sur la fourche, tu es déjà rendu dans la fourche pour savoir le chemin. Si tu as pris le bon chemin ou si tu as pris le mauvais, tu viens de t'en rendre compte. Alors, ils mettent ça avant, eux autres. C'est une bonne idée. Ils mettent ça en fonction de la vitesse où tu circules sur cette route-là. Souvent, nous autres, il y a une fourche là et l'endroit où on doit prendre un bord ou l'autre, on met ça dessus. C'est la première fois qu'il y a le premier signe. Eux autres, ils vous le mettent peut-être bien un mille d'avance ou un demi-mille d'avance pour vous dire que, dans un demi-mille, il y a une fourche. Puis là, si tu vas à gauche, tu vas là, puis si tu vas à droite, tu vas là. Nous autres, habituellement, ils mettent ça sur le pointu de la fourche. Ça fait que, à un moment donné, tu arrives et tu es entré dedans. Il y a des causes d'accidents.

Moi, je dis: N'inventons rien. La signalisation aux États-Unis est de beaucoup supérieure à celle du Québec. Copions-la telle quelle s'il le faut. On va sauver de l'argent. Les fonctionnaires qui font des recherches n'auront pas besoin d'en faire.

M. Camden: Mme la Présidente, on va mettre des bémols à ça, là. Je me suis invité, à l'invitation presque du député de Lévis, à aller voir tellement de routes aux États-Unis et comment c'était fait. Il y a certains États américains où c'est effectivement le cas. Mais, j'étais dans l'État du Massachusetts, il y a quelques semaines, et je dois vous dire que les panneaux indicatifs, là, ils sont dans la courbe, là, et il faut les voir. Quand on est sur la deuxième voie ou la troisième, on n'a pas le temps de traverser.

M. Garon: Non, mais ce n'est pas le premier

panneau.

M. Camden: Non, non, je regrette. Dans l'État du Massachusetts, il y a une déficience marquée.

M. Garon: Non, mais ce n'est pas le premier. Il y en a un...

M. Camden: Là-dessus, au Québec...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, là, si ça ne vous dérange pas, là, on va revenir au Québec.

M. Camden: Et, là-dessus, au Québec, je pense, au ministère des Transports, on doit reconnaître là-dessus...

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

M. Camden:... qu'on se compare très avantageusement à bien des États américains.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lotbinière, si ça ne vous dérange pas trop, nous allons revenir au Québec...

Une voix: Je suggère qu'on déplace la commission.

M. Camden: Oui, ça me dérangeait parce que je rétablissais les faits.

La Présidente (Mme Bélanger):... à l'engagement financier 38.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste pour vous laisser savoir qu'il y a un professeur de l'Université Laval, un M. Guy Paquette, qui, auprès des touristes américains, il leur a demandé leur perception de la signalisation ici, au Québec. Je suis tellement heureux de vous dire, Mme la Présidente, que les Américains ont trouvé qu'on avait la même qualité, aussi bonne qu'ils avaient chez eux. Donc, merci au professeur qui est allé le demander à des gens qui se sont promenés au Québec et qui se promènent aux États-Unis, puis leur perception, c'est que la signalisation est aussi bonne ici qu'elle l'est aux États-Unis.

M. Garon: L'étude a été faite en quelle année?

M. Middlemiss: L'an passé, en 1991, ça.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude? Vous vous y êtes référé. J'aimerais ça avoir une copie de l'étude, parce que je vais vous dire qu'il a dû chercher en maudit pour avoir des licences américaines. Il n'y

a pas d'Américains, de touristes américains au Québec cette année. C'est pour ça... l'an passé. Il n'y en a pas beaucoup. Il y a surtout du touriste européen cette année.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, l'étude appartient encore à l'Université Laval. On va leur demander.

M. Garon: Bon! Oui.

M. Middlemiss: Si on peut en avoir une copie, on va vous la donner.

M. Garon: L'avez-vous subventionnée?

M. Middlemiss: On va certainement vous éclairer, M. le député de Lévis.

M. Garon: L'avez-vous payée? Vous avez sans doute payé l'étude.

M. Middlemiss: Non, rien. On «est-u» impliqués là-dedans, nous autres?

M. Garon: Ils ne font pas ça pour le «fun», les universités, les études.

M. Middlemiss: Non, on n'était pas impliqués dans ça.

M. Garon: Qui l'a payée? Le ministère des Transports, du Tourisme?

M. Middlemiss: Bien, ça doit être l'Université ou quelqu'un d'autre, là.

M. Garon: Bien, l'Université fait rarement des recherches comme ça sans commanditaire.

M. Middlemiss: Bien, regardez, on va leur demander une copie du rapport et puis on va leur demander.

M. Garon: J'aimerais ça, oui.

M. Middlemiss: Je vous dis que, nous autres, on n'a pas participé.

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 38?

M. Garon: Ça va. Ça doit être le ministère du Tourisme. Ça va pour l'engagement 38. Engagement 38, oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 39.

M. Garon: Engagement 39, ça va.
(14 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 40.

M. Garon: Soumissions sur invitation. Puis, là, vous avez fait des soumissions sur invitation, puis ceux que vous avez invités, c'est Ford du Canada, à Oakville, en Ontario, et General Motors du Canada, pour l'achat de 100 camionnettes. Alors, habituellement, vous passez par des garages du Québec. Là, je vois que vous avez fait faire l'appel d'offres en Ontario, à Ford et à GM, c'est-à-dire une soumission sur invitation à Ford et à GM. Les camionnettes que vous avez... Parce que vous dites: 100 camionnettes 4 x 2 neuves. Alors, vous avez soumissionné sur des Ford ou bien des GM, ou bien quel genre de soumissions vous avez faites pour demander à Ford et à GM sur invitation? Parce qu'ils ne vendent pas les mêmes marques de camionnettes. C'est la première fois que je vois ça.

M. Middlemiss: Oui, mais regardez, c'est... Les camionnettes répondant à la spécification d'achat, là, SAG-256, ne sont fabriquées que par deux des manufacturiers automobiles reconnus dans...

M. Garon: Vous avez demandé quoi?

M. Middlemiss: Oui, O.K. Donc, dans la décision de la commission permanente des achats du 3 mai 1989, il y en a deux. Il y a General Motors et Ford Canada qui font la camionnette qui répond à cette spécification-là. Donc, c'est pour ça qu'il n'y avait seulement que les deux. Il n'y a pas personne d'autre qui la fait.

M. Garon: Ils ne sont pas pareils.

M. Middlemiss: Ils rencontrent la même spécification.

M. Garon: Puis vous faites un appel d'offres en Ontario.

M. Middlemiss: Un, c'est Ford et l'autre, c'est GM.

M. Garon: Oui, je sais.

M. Middlemiss: Mais ils sont capables de rencontrer les exigences du devis, des spécifications.

M. Garon: Mais là, pour l'exécution des garanties, vous faites ça comment? Vous n'avez pas passé par un garage du Québec. Comment ça marche, ça? C'est la première fois que je vois ça fait comme ça.

M. Middlemiss: C'est la compagnie Ford ou GM qui garantit ça par l'entremise des distributeurs de camionnettes. C'est la même façon. Si

on achète les... Je pense que les commandes d'autos, ainsi de suite, en grande partie, on achète ça directement de **GM**. On n'achète pas ça nécessairement des concessionnaires locaux. Je pense qu'on va...

M. Garon: Non, mais habituellement, moi, j'ai toujours vu des appels d'offres dans les concessionnaires locaux. C'est la première fois que je vois un appel d'offres sur invitation à Ford, en Ontario, et à GM du Canada **Itée**.

M. Middlemiss: On m'indique que, si c'est une camionnette ou deux camionnettes, on va passer par un concessionnaire. Mais, lorsqu'on en achète 100, on va directement au manufacturier.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Certainement que c'est plus économique de procéder de cette façon-là. Je ne peux pas vous donner les montants d'économie, mais, à 100, ça coûte moins cher d'aller directement à la compagnie qui, elle, je suis convaincu, s'occupe de faire faire l'entretien par les concessionnaires locaux.

M. Garon: Avez-vous l'intention, après le libre-échange avec le Mexique, de faire vos commandes au Mexique? Parce qu'ils vont être meilleur marché peut-être.

M. Middlemiss: Regardez, je ne pense pas. On va continuer. À moins qu'on juge à propos que c'est dans l'intérêt supérieur du Québec.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 40, vérifié.

M. Middlemiss: Pour vous donner une idée, Mme la Présidente, pour l'écart, l'estimé était de 2 200 000 \$ et le coût réel a été de 1 860 000 \$. Donc, on parle de 340 000 \$ à peu près d'économie sur 100 véhicules.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 40, vérifié. Engagement 41.

M. Garon: Là, vous avez un montant additionnel de 311 000 \$, c'est-à-dire qu'il y a une réclamation... Pourquoi il y a une réclamation de 311 000 \$? Charles Duranceau **Itée**, de Montréal, pour des travaux exécutés à L'Ange-Gardien et Masson, dans le comté de Papineau.

M. Middlemiss: O.K. C'est suite à l'exécution d'un contrat d'un tronçon de l'autoroute 50. Le contrat a été accordé pour un montant de 8 751 112 \$, et l'entrepreneur a fait une réclamation de 987 655 \$ en date du 10 avril 1987. En date du 9 août 1988, on présentait une proposi-

tion de règlement au montant de 107 000 \$, laquelle fut refusée et **argumentée** à la fois par l'entrepreneur et le ministère, au cours de rencontres tenues le 9 mai 1989, le 25 septembre. Suite à ces interventions, le service de réclamation sur contrat présente une offre finale de 311 143 \$, et c'est le montant qu'on demande.

Donc, la réclamation était pour... et c'était pour des travaux de terrassement et d'excavation dans le roc.

M. Garon: Pourquoi? Je sais ça. C'est marqué là. Mais pourquoi la réclamation de 311 000 \$?

M. Middlemiss: C'est que, suite à l'exécution de son contrat, l'entrepreneur a réclamé 987 655 \$ en travaux supplémentaires.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le ministère a dit: Non, on vous offre 107 000 \$. Ça, c'est le 9 août 1988. L'entrepreneur refuse. Suite à ça, il y a des discussions, on revient et on leur offre 311 143 \$ qu'ils ont acceptés. C'est sur des travaux de terrassement, des travaux additionnels. Il y a eu traitement de chaux, de l'argile pour la rendre un peu plus sèche, plus travaillable. Donc, c'est tous des travaux additionnels, du déblai de classe 2, excavation et coussins de support, le banc d'emprunt. Il y a toute une série de travaux et de quantités additionnels.

M. Garon: O.K. Vérifié. Engagement 42. L'engagement 42, c'est un contrat pour la réparation de 3 structures de l'échangeur Anjou **au-dessus** de l'autoroute 40, dans la municipalité de ville d'Anjou, comté d'Anjou. C'est un contrat pour la réparation de 3 structures. Est-ce que les travaux sont terminés?

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que les travaux ne sont pas terminés encore. Il y a à peu près 70 % des travaux de complétés.

M. Garon: Est-ce qu'il va y avoir des dépassements et des réclamations?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si je pouvais prévoir toutes ces choses-là, je serais peut-être millionnaire aujourd'hui. Je pourrais gagner la 6/49, sachant quels numéros sortiraient.

M. Garon: Ce n'est pas un numéro de 6/49. Voulez-vous dire que la 6/49 peut être truquée?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 42?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Est-ce qu'il y a des pénalités prévues au contrat à 42?

M. Middlemiss: Oui, il y a des pénalités. On m'indique que, depuis deux ans, il y a des pénalités à tous les contrats.

M. Garon: Combien?

Une voix: Les structures, ça varie suivant...

M. Garon: Dans ce cas-là?

M. Middlemiss: On n'a pas le contrat, mais on me dit que ça peut varier entre 500 et 5000. Mais on pourrait certainement, pour celui-là, regarder dans le contrat et vous faire parvenir la pénalité pour ce contrat-là spécifiquement.

M. Garon: Ça marche. Vérifié. À l'engagement 43, vous dites: 407 000 \$ de travaux d'ingénieur additionnels pour porter à 1 570 000 \$ le coût du contrat pour effectuer la préparation des plans, devis et estimations ainsi que la surveillance, avec résidence au chantier, des travaux de construction de 5 structures situées dans le tronçon de la route 138, 3 km à l'ouest de Baie-Johan-Beetz, jusqu'à 1 km à l'est de la rivière Watshishou du comté de Duplessis, dans un endroit où, comme vous l'avez dit tout à l'heure, l'eau peut être acide.

Alors, les 407 000 \$ de plus, c'est pour faire les plans qui ne seront peut-être pas définitifs, mais, en tout cas, pour faire les plans. Pourquoi on a besoin de 407 000 \$ pour porter le contrat à 1 570 000 \$ de plans qui, de toute façon, ne seront peut-être pas définitifs?

M. Middlemiss: O.K. Comme vous voyez, c'était censé être la construction de trois ponts. Ce bureau-là, c'était le bureau qui faisait la surveillance. Donc, on était censé construire trois ponts. Il était censé y en avoir deux en 1988 - excusez, c'était cinq - et trois en 1989. On n'en a construit qu'un en 1988, deux en 1989 et deux en 1990. Cet échéancier de réalisation a eu pour conséquence que la firme a dû maintenir, pendant une saison de plus, deux équipes de surveillance sur le chantier, l'entrepreneur travaillant sur deux projets à la fois. (15 heures)

M. Garon: Ça dépend de qui si les travaux ont pris plus de temps? Parce que, là, ça coûte plus cher. Pourquoi n'avez-vous pas préparé des équipes pour des travaux, tant dans un an et tant dans une autre année? S'ils ne sont pas faits dans le temps voulu, ça dépend de quoi, ça? Est-ce que ça dépend du ministère ou de l'entrepreneur? Si ça dépend de l'entrepreneur, c'est à lui de payer les coûts supplémentaires. Comment

ça se fait, ça? Drôle de planification! On met le gars à surveiller sur le chantier alors qu'il n'y a pas de surveillance à faire, et il faut le payer comme s'il y en avait, en plus!

M. Middlemiss: O.K. Regardez, oui, sur ça, le ministère a l'intention d'étudier la possibilité d'un recours contre l'entrepreneur afin de récupérer la partie des honoraires et des frais afférents qui pourraient lui être imputable.

M. Garon: Qui est l'entrepreneur?

Une voix: Piette.

M. Garon: Non. Il surveille, Piette. Dans ce cas-là...

(Consultation)

M. Middlemiss: Fernand Gilbert, oui. C'est ça qui me semble être...

M. Garon: Pourquoi n'a-t-il pas fait ses ponts comme il devait les faire? Là, vous payez une firme pour la surveillance...

M. Middlemiss: Non, c'est...

M. Garon: ...alors que les travaux ne se font pas dans le bon temps, et il faut payer 407 000 \$ de plus, de l'argent des contribuables...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...parce que l'entrepreneur n'a pas fait les travaux quand il devait les faire.

M. Middlemiss: Oui. Et c'est pour ça que je vous dis qu'on est en train de prendre la possibilité d'un recours contre l'entrepreneur pour ces sommes-là. Donc, on doit croire que l'entrepreneur n'a pas produit les structures dans l'espace de temps qu'on avait prévu. Et, pour ces raisons...

M. Garon: Mais pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Est-ce que vous le savez, ou bien...

M. Maltais: Il y a des explications que... Ils ne les savent pas, les explications.

(Consultation)

M. Middlemiss: Regardez. On donne un contrat à un entrepreneur. La saison est très courte. C'est très difficile, dans ce bout-là de la province, donc il n'a pas pu exécuter les travaux dans la période de temps voulu. Et c'est pour ces raisons-là que nous avons l'intention de prendre un recours pour lui faire payer cette somme-là, parce que c'est sa faute à lui.

M. Garon: Il faut le faire. Vous dites: On a l'intention.

M. Middlemiss: On a l'intention. Il va falloir vérifier si on a une cause qui est valable. Est-ce qu'on peut avoir gain de cause dans tout ça? Ça ne sert à rien de dépenser des sommes d'argent sachant qu'on n'a pas de chance de gagner.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait des pénalités de prévues au contrat?

M. Middlemiss: On peut vérifier. On me dit que, depuis deux ans, on a des pénalités sur tous les contrats. On pourra vérifier celui-là, à savoir s'il y en a. On me dit sûrement, là, mais je veux vérifier.

M. Garon: Oui, mais, là, il faudrait que vos fonctionnaires aient quelques réponses. Je comprends que le sous-ministre est en vacances, mais, là, vous avez des sous-ministres adjoints, vous avez des gens, au ministère, qui sont là, vous les avez nommés tantôt. Ils n'ont quasiment jamais de réponses.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, on pourrait avoir tous les employés du ministère des Transports en région...

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Regardez, juste une seconde. Chaque fois qu'on vient ici et qu'il y a plusieurs fonctionnaires avec nous, on nous fait la remarque: Ah! mon Dieu! pourquoi vous avez tel item? Donc, on tente de fonctionner avec les gens qui ont une idée générale, mais ils ne sont pas toujours sur le chantier. Ces choses-là, je vais aller vous les chercher, je vais aller vous chercher la réponse à ça. Mais, si vous voulez que je puisse répondre à chaque jour sur un cas comme celui-là en particulier, il me semble que je vais être obligé d'aller chercher le surveillant du chantier, de l'asseoir à côté de moi et de lui dire: Regarde, telle journée, qu'est-ce qu'ils n'ont pas fait qu'ils auraient dû faire?

M. Garon: Non, mais le surveillant a dû...

M. Middlemiss: Mais oui, c'est un peu ça.

M. Garon: ...faire approuver ses affaires. Un surveillant de chantier, ça montre... Vous, ces papiers-là, vous les avez signés. Pour avoir un dépassement budgétaire, vous avez signé ces papiers-là, le sous-ministre les a signés, et il y a un paquet de monde qui a signé ça. Ce n'est pas le surveillant du chantier. À moins que le sous-ministre ne se garde les yeux fermés... Je comprends, il est en vacances, mais il y en a un autre avant lui qui a signé, et il y a toute une ligne de monde qui a signé quelque chose

qu'ils comprenaient ou dont ils ne se rappellent plus. Est-ce que ce sont des gens qui sont frappés d'Alzheimer, au ministère? Ils ne sont jamais au courant quand on pose une question. Ils ont tous signé ces papiers-là. Ça arrive au Trésor, signé par tous vous autres, ça.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Mais vous rappelez-vous quelque chose de temps en temps?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si ce document a été présenté, c'est que le surveillant du chantier, lui, a justifié ou a accepté le temps de plus que l'ingénieur a passé sur le chantier. Maintenant, on dit qu'on veut prendre recours et on est en train de regarder si on a une cause qui est valable.

M. Garon: Est-ce que les pénalités prévues au contrat ont été appliquées?

M. Middlemiss: Je vous dis que je n'ai pas le contrat ici.

M. Garon: Il y avait des pénalités au contrat.

M. Middlemiss: On va vérifier le contrat. Je vais vous donner les renseignements. Mme la Présidente, saviez-vous qu'on fait 2500 contrats par année? Il me semble qu'on ne peut pas... On pourrait venir ici et remplir toute la salle avec les documents.

M. Garon: On va le laisser en suspens, 43.

M. Middlemiss: Non, non, on va vous le donner.

M. Garon: Je vais attendre.

M. Middlemiss: On va vérifier le contrat et on va vous le donner.

M. Maltais: Si vous me permettez, Mme la Présidente...

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

M. Maltais: Je suis convaincu que le ministre a totalement raison. Ce n'est pas la seule réclamation additionnelle qu'on va retrouver, dans ce contrat-là. On va en trouver plus loin, des laboratoires, des ci et des ça, parce que le contracteur a pris 18 mois de plus à le faire. C'est bien clair que les professionnels ont été engagés pour une certaine période, et, quand ils ont du monde là plus longtemps, que le gouvernement, que le ministère fasse une réclamation globale à la fin du contrat contre l'entrepreneur,

s'il le peut, si la loi le permet, en soi, il n'y a pas de problème, mais c'est sûr que ça va coûter plusieurs millions additionnels parce que le contrat a duré 18 mois de plus que prévu.

M. Garon: Les entrepreneurs, ils soumissionnent sur des travaux qu'ils sont capables de faire ou qu'ils ne sont pas capables de faire. S'ils prennent 18 mois de plus et qu'après ça ça coûte plus cher de ci et plus cher de ça, de surveillance, de contrôle, etc., c'est le contribuable qui paye. Nous autres, on est supposé administrer l'argent du contribuable comme si c'était notre argent à nous autres. Là, il n'y a pas un citoyen qui administrerait son argent comme ça.

M. Maltais: Le problème du Nord...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une seconde. Ça, je ne peux pas accepter ça. J'ai dit au député de Lévis, Mme la Présidente, que ça nous a coûté une somme additionnelle et qu'on va tenter de récupérer ça de l'entrepreneur, en autant qu'on puisse démontrer que c'est lui qui est responsable de ça. Il n'y a pas de raison...

M. Garon: Les pénalités prévues au contrat ont-elle été, elles, appliquées? La réclamation, c'est une affaire, mais il y a des pénalités de prévues au contrat.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que de répondre oui ou non à ça, ça serait être un petit peu incohérent, parce que je viens de lui dire tantôt que je ne sais même pas s'il y a des pénalités et quelles sont les pénalités dans le contrat. J'ai offert d'aller chercher ces renseignements pour lui donner les renseignements et, à ce moment-là, on pourra vérifier, à savoir s'il y en a, des pénalités, et est-ce qu'on les a réclamées, oui ou non.

M. Garon: J'imagine que, comme ministre, quand vous avez signé 407 000 \$ de demande supplémentaire concernant ce contrat-là, vous avez posé ces questions-là à vos fonctionnaires, à ce moment-là. J'imagine que ces questions-là, à moins que vous signiez avec un petit bras...

M. Middlemiss: Non, je ne signe pas avec un petit bras.

M. Garon: Si vous signez vos papiers vous-même, là, la première question que vous avez dû poser... Il y a 407 000 \$ de plus; vous avez déjà dû, normalement, poser toutes ces questions-là à vos fonctionnaires. Normalement, quand un ministre signe ces papiers-là, il pose ces questions-là avant, à moins que le ministère ne soit administré sous pilote automatique.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les

documents me sont présentés après vérification de la part des fonctionnaires. Comme je l'ai dit au tout début, nous ne sommes pas parfaits, et on m'a assuré qu'on pouvait justifier le supplément à ce contrat-là. Et, sur cette recommandation et la foi des gens du ministère, je l'ai signé. Maintenant, ce n'est plus de ça qu'on parle, là. On dit maintenant qu'on va payer les 407 000 \$; on l'a accepté. On dit: C'est quoi, la cause? C'est que l'entrepreneur n'a pas exécuté les travaux dans la période de temps qu'il aurait dû, et ceci a causé ce supplément. Donc, on se dit maintenant qu'on va aller après l'entrepreneur, à savoir si on peut réclamer de lui cette somme d'argent là. Et nous sommes en train d'étudier la possibilité de le faire. Entre-temps, le député me demande s'il y a des pénalités. On va vérifier - et quelles sont les pénalités dans ce contrat-là - et on va transmettre les renseignements au député le plus tôt possible.

(15 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: On peut avoir les réponses demain matin? Ce n'est pas bien long, là. On est ici jusqu'à jeudi.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ou ce soir?

M. Middlemiss: Regardez, on va certainement avoir les réponses pour demain matin, Mme la Présidente.

M. Garon: Ou ce soir?

M. Middlemiss: Le député de Lévis le sait qu'on est toujours prêt à l'accommoder, à répondre le plus tôt possible à ses questions.

M. Garon: Alors, on va le laisser en suspens.

M. Maltais: Mme la Présidente.

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

M. Maltais: J'aimerais juste apporter une petite remarque. Les contrats du Nord, c'est un problème pour le ministère. D'abord, ce n'est pas à la porte du ministère, et ce n'est même pas à la porte des régions. Je vais parler de la région de Sept-Îles. Aller sur la rivière Machin Chouette, ce n'est pas chez le voisin non plus, ça. Les moyens de transport n'existent pas. Lorsque l'entrepreneur voit passer ça dans le cahier de constructions ou d'appels d'offres publics, ah! beau petit contrat! 20 000 000 \$, un beau contrat! C'est le manque de connaissance du milieu.

Je vais vous donner un exemple. En 1988, à

un moment donné, le ministère des Transports a accordé un contrat de déneigement sur la route de Gagnon, **Manic 5-Gagnon**. C'est un monsieur du comté, qui avait de l'argent, bien organisé, le beau monsieur. Il voit passer ça, un beau petit contrat, il ramasse ça, 575 000 \$. Il vient me voir, et bien content de travailler chez nous. J'ai dit: Connais-tu le territoire? Ah non! Il dit: Je suis déjà allé à la chasse au caribou. J'ai dit: Tu vas voir. Il arrive le 15 octobre pour faire ses agrégats. La terre est gelée sur 15 pieds dans la terre. Là, il n'y a plus un «crisse» de concasseur qui marche **là-dedans**. Il ne connaît pas le milieu. Le pauvre monsieur a tout mangé sa compagnie, a tout mangé sa chemise, parce qu'il ne connaissait pas ça. L'hiver, il fait -40. À -40, ce n'est pas comme à Montréal ou à Québec. Il a tout laissé sa chemise là.

Le ministère, en lui accordant le contrat, qui était un appel d'offres public - selon M. Bernard, le rapport Bernard, tout va en appel d'offres public pour sauver de l'argent aux contribuables - non seulement on n'a pas eu de service, non seulement le gars est tombé dans la rue, mais on aurait dû refuser la plus basse soumission et donner ça à quelqu'un qui connaît le Nord. Ça aurait peut-être coûté 200 000 \$ de plus, mais le gars, il aurait donné du service à la population et il n'aurait pas fait faillite comme ce pauvre monsieur là a fait faillite.

Alors, la méconnaissance du Nord... Il devrait y avoir des normes spécifiques, spéciales pour le Nord, qui n'entrent pas dans les cadres habituels. Lorsqu'on fait les travaux... Le même maudit pont à Montréal, il aurait pu se faire, peut-être, pour 5 000 000 \$ de moins, mais sur la Basse-Côte-Nord, il faut le faire! Ce n'est pas chez le voisin, et on devrait avoir des normes spécifiques pour les régions nordiques. Le contracteur dont je **parlais**, c'est M. Hébert, qui est... On devrait avoir des normes spécifiques. Je vais vous donner un exemple.

Le contracteur, Fernand Gilbert, tantôt, il est venu me voir. Il était bien malheureux. On a fait un accroc au décret de la construction pour permettre d'employer des gens de la place, qui n'ont pas nécessairement la carte. Dans le meilleur temps qu'il peut faire du concassé, opérer un concasseur... Il n'y a pas 200 personnes à Aguanish qui opèrent un concasseur, là; il y a 350 personnes à Aguanish. Le gars, l'opérateur du concasseur, pour lui, bien, c'est le temps d'aller au caribou; il part trois semaines, il s'en va au caribou. Le concasseur reste là. Qu'il aille donc s'engager un opérateur dans le bureau de placement pour trois semaines, à Aguanish, il n'en trouvera pas sur la terre. Au bout de trois semaines, c'est la chasse aux phoques. Le gars sacre son camp aux phoques. Alors, il s'aperçoit, Fernand Gilbert, que son concasseur a opéré deux semaines dans la saison. Là, rendu au mois de janvier, le concasseur est gelé bien dur. Il n'y a plus un cylindre qui marche, il n'y a plus

rien à faire. Il ne le sait pas, le pauvre diable. Il est accoutumé à travailler dans la région de **Chicoutimi** ou de Québec, ou à la Baie James, où, là, ils ont des équipements, ils ont des garages et ils ont des «Neilson Units». Ils ont tout ce qu'il faut. Il ne le sait pas, lui, qu'il n'est pas capable de trouver du monde là. Opérateur de tracteur, c'est la même affaire; opérateur de chargeur, c'est la même affaire. Ils sont tous partis à la chasse. C'est du bon monde, mais, quand la chasse arrive, ils s'en vont. Le pauvre gars, il se retrouve avec six mois et il rajoute trois autres mois à la saison suivante. Dix-huit mois de retard parce qu'il ne connaissait pas le milieu. C'est rien que ça.

Le problème, c'est qu'il ne connaissait pas le milieu. Avant d'accorder un contrat dans le Nord, on devrait faire des soumissions spécifiques, donner des spécifications sur le genre de personnes qu'il y a là, les conditions climatiques. Quand tu casses un morceau de concasseur à Aguanish, tu ne l'as pas le lendemain. Tu n'es pas à côté de chez vous, au pied de **Côte-des-Neiges**. Ce n'est pas vrai. Tu es bien plus loin que ça. Ça prend deux semaines, trois semaines, et c'est trop gros pour venir en avion. Il faut que tu attendes le bateau, qui peut prendre un mois avant de venir. C'est compliqué, ça. Mais **Jos Bleau**, quand il soumissionne là-dessus, l'entrepreneur, il ne sait pas ça, lui. Il pense qu'il va casser un «idle» de tracteur et qu'il va l'avoir le lendemain matin. Ça lui prend un mois et demi avant de l'avoir. Pendant ce temps-là, on ne travaille pas.

Alors, c'est des conditions spécifiques, ça, la Basse-Côte-Nord, puis ça devrait être spécifié quand on va dans un appel d'offres. On éviterait peut-être ces choses-là. Mais il n'y a personne qui l'ait fait à venir à date. Je ne sais pas si ça peut se faire, parce que le gouvernement a rien qu'une directive, c'est d'aller en appel public, puis c'est bon pour tout le monde. C'est bon pour tout le monde, mais ce n'est pas bon dans le Nord. À chaque fois qu'il se fait un contrat, on se ramasse avec des affaires de même. Puis c'est vrai.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est certain que la méthode qu'on utilise - donner ça au plus bas soumissionnaire, la plupart du temps - peut occasionner des problèmes, surtout dans une région comme la Basse-Côte-Nord où les conditions climatiques, en plus des conditions souterraines, sont extrêmement difficiles. Si **quelqu'un** s'en va là, puis n'a pas l'expertise, c'est certain qu'il peut facilement, comme l'indiquait le député de Saguenay, manger sa chemise.

On cherche un peu partout. Je pense qu'on n'est pas les seuls. Je vois qu'aux États-Unis, en Europe, ils se posent la question, à savoir: Est-ce que, réellement, la méthode qu'on a de donner le contrat au plus bas soumissionnaire, c'est là

meilleure façon? En Europe, ils se servent de la moyenne. Ils prennent la moyenne entre le haut et le bas, et ils donnent à celui qui se situe le plus près. Même ça, ça ne garantit pas, Mme la Présidente, que, réellement, l'entrepreneur pourra exécuter les travaux dans ces conditions-là. Il y a tout autre chose, aussi. L'entrepreneur qui soumissionne a une responsabilité lui aussi. Il devrait se renseigner avant de soumissionner.

Toutefois, peut-être qu'on devrait avoir un peu plus de latitude de refuser une soumission qui est plus basse que les estimés du ministère. Et je pense que le seul endroit où on a établi un plancher, c'est dans les contrats de déneigement, depuis qu'on va en soumissions publiques, pour, exactement, éliminer la possibilité d'être pris avec un entrepreneur qui fait faillite au milieu de l'hiver parce qu'il a soumissionné à un prix plus bas que réel. On a établi le plancher à 80 %. On dit: Pour toute soumission en bas de 80 % de l'estimé du ministère, on disqualifie la personne immédiatement. Ça, c'est le seul que je connaisse. Et ça a été fait dans ce sens-là parce que c'est pas mal plus difficile, du jour au lendemain, d'aller chercher un entrepreneur en déneigement en plein hiver. Donc, on a dit: On veut s'assurer que les gens qui vont avoir les contrats vont être des gens qui vont être sérieux et capables d'exécuter les choses.

Mais il y a beaucoup de place, et je pense que c'est en échangeant comme ça... Mais le gouvernement doit toujours répondre. Comme le disait le député de Lévis, c'est l'argent des contribuables qu'on dépense, donc il faut trouver une façon de ne pas dépenser plus qu'on ne devrait dépenser. Et le système qu'on a là, c'est de donner au plus bas soumissionnaire, mais je pense qu'il y a de la marge pour améliorer cette chose-là. Et, en bout de piste, probablement que ça ne nous coûterait pas plus cher. C'est qu'il y aurait moins d'ajustements à faire en cours de route. On saurait, dès le début, quelles sont les sommes les plus réelles pour l'exécution de ces travaux.

M. Garon: Mais il y a autre chose, aussi. Il y a deux ans, on parlait des mêmes choses. On n'était pas dans le Nord, on était à Montréal. Les plus gros dépassements ont été faits sur les constructions à Montréal, il y a deux ans, alors qu'on avait des firmes spécialisées à Montréal, des firmes d'ingénieurs spécialisés dans Montréal, des grandes firmes. Il va falloir se poser la question. Quand les ingénieurs puis ces gens-là viennent travailler, ils ne vous disent pas: Je ne connais pas ça. Ils vous chargent le tarif de gens qui connaissent ça, et même plus. Des fois, on se demande s'ils ne sont pas connectés directement sur les oeuvres de **Notre-Seigneur**, avec une valeur infinie. Alors, ils nous chargent le gros prix tout le temps.

Et, si vous lisez la littérature américaine actuellement, vous vous rendez compte qu'on se

demande aussi si les dirigeants des grandes entreprises ne sont pas surpayés pour ce qu'ils valent. Voyez-vous, actuellement, on dit: Même si des compagnies perdent de l'argent plutôt que d'en faire, on augmente les tarifs, puis on donne des bonis, envoie donc, à tour de bras! Est-ce qu'on est assez exigeant par rapport à ceux à qui on paie le gros prix pour faire des plans, des devis, puis est-ce qu'on donne des contraintes quand on va en soumissions? Je ne suis pas sûr. Moi, je pense, au contraire, qu'on n'est pas assez sévère.

Regardez dans la littérature ce qui se passe actuellement, dans la crise économique qu'on vit actuellement. Il y a une grande remise en question de la compétence des gens qui font leur travail. Et vous vous demandez pourquoi? Je viens de visiter une firme en Ohio, dans un congrès, aux États-Unis, de Honda. «Just in time». Leur concept: «Just in time». Une firme importante. L'inventaire total est pour quatre heures. Comprenez-vous ce que ça veut dire? C'est qu'il y a quelque 240 fournisseurs différents. S'il y en a un qui n'est pas à temps, la chaîne arrête. Bien, ils sont tous à temps. Quand ils ne sont pas à temps, ils les sacrent dehors, comprenez-vous, là. Alors, les gens, ils ont une obligation de résultats. Nous autres, ce qu'on entend, au ministère des Transports: Il a fait son possible.

(15 h 20)

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est tous des gens qui font leur possible, tu sais, sauf que ça prend, de temps en temps, des obligations de résultats. Les gens, ils se font payer le prix des gens qui réussissent, pas des gens qui essaient. On a comme l'impression, des fois, que les contrats du ministère sont tous donnés à des gens qui essaient de faire quelque chose, tu sais. Il a fait son possible. Sauf que, si vous avez une automobile qui est un citron, si le gars vous dit: Bien, le gars qui l'a faite, ou ceux qui l'ont faite, ils ont fait leur possible; qu'est-ce que vous voulez, ils ont fait un citron... Ce n'est pas de même que ça marche, dans la vie. Quand vous payez le prix, vous parlez du prix d'un char qui marche. Bien, prenez le prix d'un pont qui se fait et, pour le prix qu'on paie, c'est un produit fini, pas celui d'une gang qui va essayer de faire son possible.

Moi, je pense, actuellement, que c'est justement... Autrement, si on ne change pas, je vais vous dire une chose. La crise, on est rendu à 12,9 % de chômage au printemps, là, alors que l'engagement est à son meilleur; on va être rendu à combien au mois de novembre ou au mois de décembre, avec des mentalités comme ça? Moi, je pense qu'on est dans un contexte de nouvelle concurrence, avec des gens qui ont des obligations de résultats. Pourquoi l'entreprise japonaise réussit-elle? Parce qu'elle finit un produit qui marche. Elle a des exigences sur le

plan de la qualité, de la compétence, de la qualification. Nous autres, on n'en a pas. Tu sais, on dit: Le gars arrive, il ne connaît pas ça, qu'est-ce que tu veux? Bien, là, on n'est pas à la maternelle. On engage des gens. On les paie le prix de gens qui connaissent ça, mais, s'ils ne connaissent pas ça, «just too bad». Ce n'est pas de même que ça marche dans la réalité. Les ingénieurs qu'on engage, ce n'est pas des ingénieurs, des commençants qui se pratiquent, là. Au prix qu'ils chargent, je vais vous dire une affaire, là, quand ils vous demandent 407 000 \$ de plus pour surveiller les travaux, ils ne demandent pas des pinottes, tu sais. On les paie le gros prix. Bien, s'ils ne connaissent pas ça, on est en droit d'exiger qu'ils connaissent ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble, là...

M. Garon: Moi, je pense que c'est ça qui est le problème. On n'est pas assez exigeant par rapport à l'entreprise.

M. Middlemiss: Je veux faire une mise au point, Mme la Présidente. C'est que les 407 000 \$, on l'a expliqué tantôt, c'est parce qu'ils ont été obligés de faire de la surveillance plus longtemps. C'est l'entrepreneur qui n'a pas réussi à construire les ponts dans le temps donné. On a même indiqué qu'on était en train de vérifier si on ne pouvait pas poursuivre l'entrepreneur pour que, lui, soit responsable de payer ces montants-là.

Il y a une chose, Mme la Présidente, que je voudrais indiquer. Le député de Lévis est encore revenu sur le boulevard Métropolitain, à Montréal. Mme la Présidente, je l'ai expliqué, et je vais l'expliquer encore une autre fois. C'est une chose différente que de travailler dans quelque chose de naturel. Le boulevard Métropolitain, Mme la Présidente, c'est une structure qui existe depuis nombre d'années, et on n'y avait pas fait de réparations majeures. On a tenté d'identifier les besoins en faisant des relevés. On ne pouvait pas «driller» des carottes sur tout le boulevard Métropolitain, on n'aurait rien eu de reste. On l'aurait tout enlevé en carottes. Donc, il fallait utiliser les moyens qu'on avait à notre disposition, et on a fait une évaluation. On s'es* aperçu, malheureusement, en voulant faire les travaux, que les quantités de béton étaient plus que ce qu'on avait estimé. Je pense que la preuve est là, Mme la Présidente. C'est que, l'année première, c'est là qu'on a eu les plus gros suppléments et les plus gros imprévus, je devrais dire. Je ne dirais même pas le mot «suppléments», c'étaient des imprévus. On ne pouvait pas prévoir autant de quantités. Et, si vous regardez la performance avec les années, la dernière année, l'expérience vécue nous a permis d'être capables d'établir les quantités de façon plus précise.

Il me semble, Mme la Présidente, qu'on devrait être fier des travaux qu'on a faits sur le boulevard Métropolitain. C'était la première fois que des travaux de ce genre-là étaient faits sur une structure semblable. On a été les pionniers dans ça, et il me semble que, même avec les erreurs de parcours qu'on a pu avoir, on devrait dire: Bravo d'avoir fait des travaux et d'avoir réussi à faire des travaux dans les circonstances dans lesquelles on les a faits. On n'est pas parfaits, je l'ai dit, mais il me semble que, sur ça, au lieu d'être toujours en train de critiquer, on devrait dire: Regardez, on a fait des bons travaux. C'était absolument nécessaire de les faire, et on les a bien faits. Ce n'est pas: Il a fait de son mieux. Ce n'est pas vrai. On a fait un bon travail, et le fait d'avoir payé un peu plus... Si on avait pu faire le relevé nécessaire, on aurait déterminé les mêmes quantités. La seule différence: on aurait pu savoir, avant de commencer, que le coût serait majoré de tant, parce qu'il y avait plus de béton.

Je l'ai dit avant, Mme la Présidente, c'est comme quelqu'un qui décide qu'il veut changer l'électricité dans sa maison. Il ouvre le mur et s'aperçoit que la plomberie, elle aussi, aurait besoin d'être changée. Il ne ferme pas le mur en disant: Je vais revenir l'année prochaine. Comme on ne pouvait pas, sur le boulevard Métropolitain, dire: On avait prévu 200 mètres cubes et on en a besoin de 400; on va revenir en mettre 200 l'année prochaine. Je pense que, ça, là, ça aurait été un signe de gens incompetents qui ne comprenaient pas les travaux qu'il y avait à faire. On a fait les travaux qu'on avait à faire, et c'est pour ça que ça nous a coûté plus cher. Donc, ne mélangeons pas des choses comme le boulevard Métropolitain ou des structures existantes qui sont là depuis longtemps et que nous sommes en train de réparer et des contrats comme celui-là. Celui-là, je vous l'ai dit, on était en retard de six mois parce que l'entrepreneur n'avait pas construit le pont. Je ne pense pas qu'il y ait d'erreur majeure, à part que c'est le temps. C'est le temps.

M. Garon: Ce n'est pas quelque chose de compliqué que de savoir que la terre est gelée à l'automne dans le Nord. On n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction.

M. Middlemiss: Oui, mais, ça...

M. Garon: Deuxièmement, je vais vous dire une affaire. Un instant, là, Mme la Présidente! Le citoyen québécois, lui, il paie plus cher son gaz que partout. Il est en droit d'avoir les meilleurs résultats. Moi, quand je suis revenu des États-Unis, j'ai payé 1,09 \$ le gallon. Nous autres, on est à 0,629 \$ le litre, multiplié par 4,5, ça vous donne le prix qu'on paie le gallon, à peu près 2,75 \$ le gallon américain, alors qu'eux autres sont à 1,10 \$ à certains endroits, 1,09 \$.

Alors, au prix qu'on paie on est en droit d'avoir des routes. Comprenez-vous? On est en droit d'avoir des routes. Sauf qu'actuellement on n'a pas la marchandise pour ce qu'on paie comme citoyens. C'est aussi clair que ça. Au Québec, c'est clair comme l'eau de source qu'on n'a pas la marchandise pour le prix qu'on paie. On paie le gaz le plus cher, on paie... Tout ce qu'il y a pour l'automobiliste, c'est... Le plus cher en Amérique du Nord, c'est ici, mais on n'a pas les résultats. C'est tout simplement ce que je dis.

Puis, par ailleurs, ceux qui chargent les prix, qui font les travaux, ils chargent des prix comme s'ils étaient bons. Les ingénieurs, nos ingénieurs, apparemment, sont bons. Dans tous les secteurs, eux autres, ils sont bons. Sauf qu'à toutes les minutes on entend des excuses pour dire: Bien, qu'est-ce que tu veux, ils sont dans quelque chose de compliqué. Bien oui, mais, «Christophe», est-ce que c'est rien que dans le facile qu'ils peuvent opérer, nos gens? Bien, qu'ils mettent des firmes spécialisées dans le facile; à ce moment-là, dans le compliqué, ils ne soumissionneront pas. Si vous voulez, faites deux catégories de firmes: celles qui soumissionnent dans le facile, puis celles qui sont capables de soumissionner dans le plus compliqué. À ce moment-là, vous direz: Tu n'es pas compétent pour soumissionner dans le compliqué. Parce que, là, il y a des limites, ça n'a plus de bons sens! C'est des dépassements, des réclamations, ça ne finit plus. On n'a jamais le résultat, puis ça prend un an, deux ans, trois ans de plus pour faire les travaux. Si le gars a trop d'ouvrage, bien, qu'il ne soumissionne pas, ou bien qu'on lui mette des pénalités pour qu'il fasse ses travaux dans le temps voulu. Un homme averti en vaut deux. Ça va se savoir que, s'il n'est pas à temps, c'est tant par jour, ça finit là! Comprenez-vous?

Il faut arrêter, à un moment donné, de toujours penser que les affaires peuvent fonctionner comme ça. On est dans un monde concurrentiel. On va peut-être bien être dans le libre-échange avec le Mexique rendu au mois de mars 1993, puis on se comporte encore actuellement comme si on était une gang de gens qui font leur possible. Bien, ce n'est pas de même que ça se passe dans le monde, actuellement! Ce n'est pas pour rien qu'on est à 12 %, 12,9 % de chômage. Il semble qu'au ministère des Transports on ne s'en rende pas compte. Essentiellement, c'est ça qui est... Puis, nos routes, c'est bien de valeur, ce sont les plus mauvaises de l'Amérique du Nord. Ne nous contons pas d'histoires, c'est ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, j'ai posé des questions concernant cette affaire-là. On va laisser 43 en suspens. On est ici pour

trois jours, alors on reviendra sur 43. Puis on a demandé des explications et on ne veut pas parler indéfiniment, éternellement sur quelque chose qu'on demande, qui est normal.

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

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

M. Middlemiss: ...faire un commentaire, encore, sur les imprévus et les suppléments. C'est que le Vérificateur général - et je pense que je suggérerais au député de Lévis de regarder son rapport de 1990 - a identifié qu'à Montréal, pour le boulevard Métropolitain, oui, les imprévus et les suppléments étaient de l'ordre de 39,4 %. Ça, c'est à partir du prix du contrat. Normalement, on met 10, donc ça voudrait dire 29,4 %. Ça, c'était pour les travaux du boulevard Métropolitain. Mais, dans toutes les autres régions du Québec, dans des travaux, des travaux dans des conditions naturelles, on parlait de 2,5 %.

Donc, Mme la Présidente, c'est facile de vouloir dire toutes sortes de choses, mais je suggérerais au député de Lévis d'aller voir le rapport du Vérificateur général, et il va voir que lui-même l'a dit. Et, depuis ce temps-là, le Vérificateur général n'a pas fait de mise au point concernant ces choses-là. Et, nous autres, on travaille, au ministère, à vouloir améliorer. On vérifie la compétence des ingénieurs, des entrepreneurs, dans le but de s'assurer que les entrepreneurs ou les ingénieurs qui ne font pas leur travail selon la qualité qu'on exige, bien, des mandats, ils n'en auront plus. Comme les entrepreneurs qui manquent, qui sont toujours à nous causer des problèmes, bien, on pourra les disqualifier, et on a des clauses qui nous permettent de le faire. Donc, on travaille dans ce sens-là, et je voulais juste faire cette mise au point, Mme la Présidente.

M. Garon: On n'avance pas vite. Alors, on suspend 43.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 43 est suspendu. J'appelle l'engagement 44.

M. Garon: Engagement 44, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 45.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 45, vérifié. Les engagements d'avril 1991 sont vérifiés, à l'exception de 43 qui est suspendu. J'appelle mai 1991. Engagement 1.

(15 h 30)

Mai

M. Garon: Des fûts en aluminium. Des potences, des fûts et des caissons. **Vérfié.**

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

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu! Comment se fait-il qu'il ne soit pas le plus bas, lui? Comment ça? Vous dites que c'est à cause du coût des palettes, mais le coût des palettes serait de 2675 \$. Vous marquez: Total, 44 991 \$, mais si j'enlève 2675 \$ de 44 991 \$, il n'est pas plus le plus bas soumissionnaire, dans ce cas-là. Le plus bas soumissionnaire, il y en a un qui est à 41 400 \$. Pourquoi donnez-vous le contrat à celui de 44 991 \$? Vous dites qu'il y a pour 2675 \$ de palettes. Si j'enlève les 2675 \$ pour les palettes, il est encore à 42 316 \$. Comment se fait-il que vous ayez donné le contrat à quelqu'un qui n'est pas le plus bas soumissionnaire, d'autant plus qu'il y en a deux qui sont plus bas que lui?

M. Middlemiss: Conforme.

M. Garon: Engagement 2, du mois de mai. Société chimique Laurentide inc., Shawinigan-Sud.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pour l'achat de 77 285 litres de diluant essence minérale en barils non retournables. Vous expliquez le contrat à 44 000 \$. Vous dites qu'il est à 41 316 \$, mais qu'il y a un coût de palettes là-dedans. Est-ce que c'est le coût avec palettes ou sans palettes? L'autre, avec palettes, il aurait été à combien au lieu de 41 400 \$? Et vous avez calculé ces palettes, 107 palettes à 25 \$. C'est curieux, ça.

(Consultation)

M. Garon: Est-ce que c'est avant ou après la palette?

M. Middlemiss: Le montant pour les palettes est identique pour tout le monde.

M. Garon: Bon, O.K. C'est ça, l'explication.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2, vérifié, j'appelle l'engagement 3.

M. Garon: C'est quoi 3? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10.

M. Garon: C'est quoi, ça, des nucléodensimètres de marque Troxler?

M. Middlemiss: Troxler?

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: C'est Troxler, oui. C'est pour vérifier la densité du sol, dans la compaction des sols.

M. Garon: Est-ce qu'il y a rien qu'un appareil pour ça, parce que c'est un contrat négocié?

M. Middlemiss: Non, il y a d'autres marques que Troxler.

M. Garon: C'est pour vérifier la compaction.

M. Middlemiss: Oui. Sur la route...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...lorsqu'on fait la compaction, au lieu de le faire à la mitaine comme avant, ça se fait avec ça.

M. Garon: Engagement 10, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

148 527,82 \$.

Une voix: Y avait-il des Indiens au bout?

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Des flèches. Les flèches sont chères.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 19.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 12?

M. Garon: Engagement 12, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 13.

M. Garon: Elle est chère, la photocopieuse! Il y en a pour 1000 \$. Vérifié, 13.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 13, vérifié. Engagement 14.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 16.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 17.

M. Garon: Est-ce que c'est un contrat avant la politique des soumissions publiques, ça, à l'engagement 17?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Oui, c'était avant. Ça fait juste un an; c'est en 1991 qu'on a commencé les soumissions... En 1990, il y en a eu quelques-unes, mais c'est surtout l'an passé.

M. Garon: 18: Supplément de 148 000 \$ pour porter - après des imprévus - à 2 785 527 \$ le coût du contrat pour des travaux de terrassement. Quelle est la raison du supplément?

M. Middlemiss: Il y a plusieurs éléments: des variations de quantités, pour 318 000 \$; des travaux non prévus, pour 3770 \$; ajustement des taux de transport, pour 23 194 \$; indexation du décret de la construction, 31 000 \$; conciliation de bitume, pour 12 000 \$, ce qui fait une somme de 388 115,15 \$. Mais on avait une disponibilité de 239 587,33 \$, 10 % d'imprévus. Donc, on demande seulement la différence, qui est de

M. Garon: Contrat pour la réalisation d'une étude d'opportunité du prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Saint-Georges, ainsi que des liens interrives dans l'agglomération de Saint-Georges, comté de Beauce-Sud, 185 000 \$. Quelle est la circulation entre Saint-Joseph et Saint-Georges, par jour, moyenne annuelle et moyenne estivale?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas les chiffres. Je les ai, mais pas ici. Je pourrai vous les donner demain matin, sur tous les tronçons. On a celui-là...

M. Garon: Ou ce soir.

M. Middlemiss: Je vais essayer de les avoir ce soir, si je peux, mais demain matin... C'est qu'ils sont disponibles, ces chiffres-là, Mme la Présidente. Je dois vous dire que les chiffres sont assez élevés pour justifier le genre de construction qu'on propose pour l'autoroute 73.

M. Garon: Combien? 13 000?

M. Middlemiss: Ça justifie...

M. Garon: Actuellement, il y a des grands bouts de l'autoroute de la Beauce où il y a 8500 chars par jour.

M. Middlemiss: Je vais vous les donner. On les a, les chiffres, et les chiffres tels qu'ils sont aujourd'hui.

M. Garon: O.K. Alors, 19, en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 19, suspendu. Engagement 20.

M. Garon: 20: Contrat pour la réalisation de l'inspection et la détermination de la capacité portante de 26 ponts localisés dans la région administrative de l'Estrie du MTQ. Est-ce que l'un des ponts analysés, c'est le pont qui est tombé sur la 20?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas un pont dans l'Estrie, ça.

M. Middlemiss: Premièrement, Mme la Présidente, il faudrait être un peu prudent lorsqu'on parle du pont sur la 20. Si le député de Lévis n'a pas réalisé que le pont était en train d'être démolì au moment...
(15 h 40)

M. Garon: Une chance!

M. Middlemiss: Non, non. Mme la Présidente, c'est qu'on avait déjà...

M. Garon: J'ai posé une question.

M. Middlemiss: On avait prévu, Mme la Présidente, que ce pont-là était rendu... Il avait peut-être rendu d'immenses services à la société québécoise et, pour des raisons de sécurité, il fallait le changer. Et on a donné un contrat pour le démolir, dans le but d'assurer une plus grande... Malheureusement, on n'a pas le rapport des causes, mais ça n'a rien à faire du tout et ça ne met pas du tout en doute la capacité des ponts qu'on a ici, au Québec.

M. Garon: Mais, sur la 20...

M. Middlemiss: Donc, je ne voudrais pas que le député de Lévis commence, à cause de ces choses-là...

M. Garon: Je pose une question.

M. Middlemiss: ...à généraliser qu'à travers le Québec...

M. Garon: Non, non. Je pose une question. Est-ce qu'on devait refaire le pont sur la 20 au moment où le problème est arrivé, ou si on ne devait pas seulement refaire le tablier?

M. Middlemiss: Non, on devait démolir le tablier.

M. Garon: Le pont au complet?

M. Middlemiss: Mais qu'est-ce qui est tombé? Avez-vous remarqué, ce qui est tombé? C'est le tablier.

M. Garon: Oui, mais il n'a pas...

M. Middlemiss: C'est le tablier, mais les piliers et les culées sont demeurés en place. C'est une partie du tablier qui est tombée.

M. Garon: Trouvez-vous ça...

M. Middlemiss: Regardez. Je vous dis qu'il y a une enquête...

M. Garon: C'était imprévu, j'espère!

M. Middlemiss: Il y a une enquête qui se fait, à savoir quelle est la cause. Une chose qu'il faut comprendre, Mme la Présidente, c'est que, lorsqu'un pont se tient, il y a des tensions qui se font, mais une fois qu'on ouvre le pont et qu'on en enlève une partie de l'armature et le béton, il y a des changements qui se font dans

la structure. Et c'est ça que nous sommes en train d'analyser pour savoir quelle est la cause. Il est certain qu'une fois qu'on a eu commencé à démolir le pont il ne réagissait pas de la même façon qu'il le faisait lorsqu'il était tout attaché ensemble.

M. Garon: Mais, entre vous et moi, s'il y a une enquête qui se fait, c'est parce qu'il y a des gens qui se posent des questions. Ce n'est peut-être pas anormal qu'on vous pose des questions. Si on pose des questions, vous avez l'air offusqué. Il y a une enquête en cours, donc il y a d'autres personnes qui se posent des questions également. Autrement, on ne ferait pas une enquête pour le plaisir de faire une enquête.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sans être capable de vous donner les détails, je peux vous affirmer que la cause de l'effondrement est la méthode de démolition. Je peux vous dire ça, là, que la cause, c'est la méthode de démolition. Le rapport n'est pas encore complet.

M. Garon: La méthode...

M. Middlemiss: Et ça n'a rien à faire du tout avec la capacité ou le pont. C'est la méthode de démolition qui a été la cause, malheureusement, de cet effondrement.

M. Garon: Mais est-ce que la méthode était prévue au plan de démolition...

M. Middlemiss: Regardez, ça...

M. Garon: ...ou si on a...

M. Middlemiss: L'analyse qui se fait, c'est que...

M. Garon: ...donné un contrat de démolition sans prévoir la méthodologie?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur ça, les entrepreneurs doivent soumettre un plan de démolition. Nous sommes en train de vérifier si... On m'indique, Mme la Présidente, qu'il y a un plan de démolition qui avait été soumis et...

M. Garon: Par qui?

M. Middlemiss: ...qu'il y a des indications qui n'ont pas été suivies.

M. Garon: Par qui? Soumis par qui?

M. Middlemiss: Par l'entrepreneur. C'est l'entrepreneur qui soumet au ministère un plan. Il dit: Voici la méthode que je vais utiliser pour démolir le pont. Ce plan-là doit être accepté par le ministère, par la CSST aussi, et, dans ce cas-ci, on a des indications que le plan n'a pas

été suivi.

M. Garon: Le plan de démolition...

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: ...présenté par l'entrepreneur lui-même, et approuvé.

M. Middlemiss: Ou...

M. Garon: Est-ce qu'il y avait un surveillant?

M. Middlemiss: S'il y avait un surveillant?

M. Garon: Bien oui! On paie toujours des surveillants; ça coûte cher, là, hein! Ça coûte cher, les surveillants. Est-ce qu'il y avait un surveillant ou s'il n'y avait pas de surveillance?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que l'effondrement a eu lieu vers 19 heures. L'inspecteur a laissé le chantier - on m'indique - à 17 heures.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et c'est possiblement après son départ que la méthode de démolition a changé.

M. Garon: La méthode de démolition aurait été suivie jusqu'à 17 heures, puis, après 17 heures, elle n'aurait plus été la même.

M. Middlemiss: On m'indique ces choses-là. Comme je vous l'ai dit tantôt, Mme la Présidente...

M. Garon: Est-ce que, habituellement, l'inspecteur est là? Parce que, souvent, ça coûte toujours plus cher un inspecteur, parce qu'il faut qu'il surveille.

M. Middlemiss: Non, non, l'inspecteur était là. Il était là.

M. Garon: Mais il est parti à 17 heures, et le gars a continué à démolir pareil.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Mais est-ce que la surveillance ne se fait pas pendant qu'il démolit ou bien si, lui, il fait du 9 à 17? À 17 heures, il dit: Moi, ma journée est faite. Salut, les potes! Moi, je m'en vais.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a certains genres de travaux, on n'est pas obligé d'être là de façon continue. L'entrepreneur, c'est lui qui nous soumet ses plans, c'est lui qui doit

faire les travaux. On présume qu'il va exécuter les travaux selon les plans qu'il nous a soumis. Il y a des heures. On travaille à certaines heures. Des fois, l'entrepreneur, lui, il peut travailler plus tard. Mais, si c'est des choses qui doivent être vérifiées, on a toujours la possibilité de vérifier le lendemain. Malheureusement, dans ce cas-ci, je ne sais pas si la présence d'un inspecteur sur le chantier aurait changé ou non la possibilité de ces choses-là. Ce n'est pas à moi de le dire. On peut toujours présumer de ces choses-là.

M. Garon: Mais comment savez-vous que l'entrepreneur, une fois l'inspecteur du ministère parti, n'a pas suivi la méthode, puisque l'inspecteur n'était pas là et que le pont est tombé? Comment l'avez-vous su...

M. Middlemiss: C'est les constatations...

M. Garon: ...si l'enquête est en cours?

M. Middlemiss: ...faites le lendemain, après l'effondrement, des choses qui ont été faites après le départ de l'inspecteur.

M. Garon: Mais qui vous a dit ça?

M. Middlemiss: Regardez, le lendemain, après, ils sont allés vérifier ce qui était tombé, ils ont regardé. Ils savaient où étaient rendus les travaux à 17 heures. Donc, c'est les travaux qui ont été faits entre 17 heures et 19 heures qui ont été la cause de l'effondrement de la dalle.

M. Garon: Non, mais vous avez dit que la méthode avait cessé d'être utilisée après 17 heures, entre 17 heures et 19 heures. L'inspecteur était parti, et là le pont est tombé. Vous savez qu'il est tombé après 17 heures, parce que, quand l'inspecteur est parti, il n'était pas tombé. Vous savez qu'il est tombé à 19 heures. Mais comment savez-vous que la cause, c'est parce que l'entrepreneur a changé de méthode une fois l'inspecteur du ministère parti?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, une fois que le pont ait été effondré on a vérifié ce qu'il restait. Donc, ce qui a été enlevé entre 17 heures et 19 heures, c'est les travaux qui ont été faits dans cet espace de temps-là; entre le temps où l'inspecteur est parti et celui où le pont est tombé. Tous ces travaux qui ont été faits après, c'est ceux-là qui n'étaient pas nécessairement conformes au plan de démolition.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, de toute façon, M. le ministre, étant donné que l'affaire est devant la cour, est sous enquête...

M. Garon: Qui fait l'enquête?

M. Middlemiss: C'est la CSST. À l'heure actuelle, c'est la CSST qui fait l'enquête.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que, la CSST, c'est un organisme quasi judiciaire, je pense qu'il n'est pas de bon augure d'en parler. L'article 35, à 3°: «parler d'une affaire qui est devant les tribunaux ou un organisme quasi judiciaire, ou qui fait l'objet d'une enquête, si les paroles prononcées peuvent porter préjudice à qui que ce soit». Il ne faut pas en parler. Alors, nous revenons au contrat de l'engagement 20.

M. Garon: Qui est responsable de l'enquête? C'est la CSST, mais qui, à part ça?

M. Middlemiss: La CSST fait l'enquête, et on jugera à propos, après...

M. Garon: Mais qui? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a été affecté à l'enquête?

M. Middlemiss: C'est l'inspecteur. Je ne connais pas le nom de la personne responsable de cette région-là à la CSST. Une fois que le rapport sera préparé, ils prendront les moyens nécessaires qu'ils jugent à propos.

M. Garon: Il fait l'enquête dans quelle fonction?

M. Middlemiss: J'ai indiqué que je n'avais pas le nom de l'inspecteur responsable de la CSST. C'est lui qui est en train de compléter l'enquête sur la cause de l'effondrement.

M. Garon: C'est une enquête publique ou c'est une enquête...

M. Middlemiss: Non, c'est une enquête sur la cause, juste la cause de l'effondrement.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: De là, s'il y a d'autres...

M. Garon: C'est un enquêteur.

M. Middlemiss: ...choses à faire... Non, c'est la cause. Une enquête, c'est pour trouver quelle a été la cause de l'effondrement.
(15 h 50)

M. Garon: Pour les fins de la CSST.

M. Middlemiss: Oui, et les fins du ministère des Transports aussi.

M. Garon: Mais, vous autres, votre ministère, est-ce que...

M. Middlemiss: Nous autres aussi, on veut savoir. Les gens veulent savoir la cause.

M. Garon: Parce que l'entrepreneur est décédé dans l'affaire, mais il avait peut-être des assurances, quelque chose de même. Est-ce que le ministère, lui, laisse faire l'enquête de la CSST, qui la fait pour ses fins administratives à elle? Mais, vous, est-ce que votre ministère...

M. Middlemiss: Mais c'est eux qui sont responsables de la sécurité sur les chantiers de construction, et ils doivent approuver. Les plans de démolition doivent être approuvés par la CSST. Le ministère aussi enquête.

M. Garon: Oui, mais vous les approuvez chacun pour des fins particulières.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: La CSST ne doit pas approuver le plan de démolition pour les fins du ministère des Transports. C'est pour les fins des accidents du travail. Ce n'est pas les mêmes fins.

M. Middlemiss: Regardez, c'est pour protéger les travailleurs. La CSST n'accepterait pas un plan de démolition...

M. Garon: Je comprends ça.

M. Middlemiss: ...qui indiquerait que la vie des travailleurs serait en danger.

M. Garon: Oui, mais le pont aurait pu tomber et la vie des travailleurs n'aurait pas été en danger. Ce n'est pas les mêmes fins.

M. Middlemiss: Oui, bien, une seconde!

M. Garon: Le ministère approuve le plan pour des fins différentes. C'est-à-dire que la CSST, c'est pour les fins des accidents du travail. Vous autres, c'est pour les fins du ministère des Transports. Maintenant, l'un peut être correct et l'autre ne pas l'être. Alors, vous, votre ministère, là-dedans, qu'est-ce qu'il fait? Il est spectateur?

M. Middlemiss: Non, regardez. Mme la Présidente, c'est que les plans sont aussi approuvés par le ministère des Transports pour indiquer si la méthode... Pour les fins de sécurité, là. C'est qu'on est en train de démolir le pont. Il faut s'occuper de la sécurité des travailleurs et de tout le monde. On a une responsabilité. On ne peut pas laisser n'importe qui embarquer sur le pont, faire ce qu'il veut et mettre la vie des travailleurs en danger. On avait la méthode de démolition aussi pour préserver les choses qu'on voulait garder. Je pense que les piliers et les culées, on voulait les garder et, à ce moment-là, il y avait une méthode de démolition qui devait préserver dans l'état présent ces piliers.

M. Garon: Moi, je voudrais avoir la réponse en dehors de vous.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Vous, le ministère qui approuvait le plan, vous approuviez le plan de démolition sous quels aspects?

M. Middlemiss: Des aspects de sécurité et aussi pour s'assurer qu'il serait démoli de façon à ne pas endommager ce qu'on voulait garder. Et la sécurité est toujours là. On ne peut pas se fermer les yeux à la **sécurité**.

M. Garon: Oui, mais, là, il faut...

Une voix: Il faut surveiller.

M. Garon: Un instant! C'est que, vous autres, vous approuvez pour la sécurité et la CSST approuve autre chose, alors...

M. Middlemiss: Non, non, ils n'approuvent pas. Ils approuvent la même chose, Mme la Présidente. La CSST, eux, ils sont plutôt préoccupés par la sécurité des travailleurs.

M. Garon: Les deux.

M. Middlemiss: Et, nous autres, en plus de la sécurité, qui est toujours la première chose... La première préoccupation, que ce soit du ministère des Transports ou de la CSST, c'est la sécurité des travailleurs sur le chantier. Ça, là, on ne fait rien... La première chose, c'est la sécurité.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Dans un deuxième temps, au ministère des Transports, on veut s'assurer qu'une fois que, ça, c'est assuré, la sécurité des gens, la démolition se fera d'une certaine façon pour qu'on n'endommage pas les piliers et les culées qui vont demeurer, qu'on veut réutiliser. Et, la preuve de ça, c'est qu'avec l'effondrement il me semble qu'on a fait l'évaluation d'un des piliers, et on va être obligé de faire peut-être des travaux additionnels qu'on n'avait pas prévu faire avant.

M. Garon: L'inspecteur qui était là, c'est un inspecteur de la CSST ou le vôtre?

M. Middlemiss: C'était notre...

M. Garon: Il prenait ses ordres de qui?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à un moment donné, il y avait les deux inspecteurs, celui de la CSST et le nôtre. Celui de la CSST est parti avant le nôtre. Ensuite, le nôtre a été

là jusqu'à cette heure-là, et il est parti lui aussi. Donc, à un moment donné, il y avait les deux.

M. Garon: Le vôtre?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Donc, s'il y a deux inspecteurs, c'est parce qu'ils ne surveillent pas la même chose.

M. Middlemiss: Non. Chacun a ses responsabilités. C'est que, nous autres, on a la surveillance du **chantier**...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et le gars de la CSST n'est pas là de façon continue, lui. Il va vérifier si les plans sont acceptables. Toutefois, nous autres, le ministère des Transports...

M. Garon: Je vais vous poser une question toute simple.

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Garon: L'inspecteur qui était là, est-ce qu'il était un employé ou non du ministère?

M. Middlemiss: Oui, c'est un employé du ministère des Transports.

M. Garon: Est-ce qu'il avait un mandat écrit?

M. Middlemiss: Ça fait partie de sa tâche, sa description de tâche. C'est un inspecteur, et on lui a assigné d'être l'inspecteur sur le contrat de démolition de ce pont-là. Donc, il était là, en train de faire ce travail.

M. Garon: Oui, mais, quand il fait ce travail, est-ce qu'on lui spécifie ce qu'il fait, ce qu'il surveille? Parce qu'il y a un inspecteur de la CSST puis un inspecteur du ministère des **Transports**; ils ne surveillent pas la même chose. Chacun surveille quelque chose de différent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué que l'inspecteur de la CSST, lui, il s'est assuré que les plans étaient acceptables et que le chantier était sécuritaire. Donc, ceci étant dit, quand il a vérifié ça, il est parti. Toutefois, notre surveillant, en plus de se préoccuper de la sécurité des gens, voit à ce que les travaux soient exécutés selon le devis et le cahier des charges.

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

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, pour ne pas nuire à l'enquête qui est présentement en cours, il me semble qu'on doit arrêter les discussions, en vertu de l'article 35, et se limiter aux discussions en rapport avec l'étude des crédits. Le pont qui est présumément tombé, d'après le député de Lévis, on ne sait pas, c'est une enquête qui va déterminer ça. Mais, présentement, à la commission, on n'a pas le mandat d'étudier ça, puis on ne veut pas nuire à l'enquête. Alors, en vertu de l'article 35, Mme la Présidente, je vous ramène, s'il vous plaît... Rappelez à l'ordre, et je vous demande que la commission discute des crédits, point, à la ligne. Qu'on arrête ces discussions-là! Ça va nuire à l'enquête.

Mme Pelchat: Pour une fois, le député de Rimouski a une remarque pertinente.

M. Tremblay (Rimouski): Merci!

La Présidente (Mme Bélanger): La remarque avait été faite avant son arrivée!

M. Garon: Mme la Présidente, on a réussi à savoir qu'il y avait deux inspecteurs, de peine et de misère. On a réussi à savoir qu'il y avait deux inspecteurs, et qu'il y a une enquête de la CSST. Je ne pose pas de questions sur l'enquête de la CSST, je pose des questions sur le ministère des Transports. Puisque la CSST ne vient pas devant notre commission, je n'ai pas à poser de questions sur la CSST. Mais les questions que je pose, c'est par rapport au ministère des Transports et aux responsabilités du ministère des Transports, essentiellement. Mais on aura l'occasion de revenir là-dessus.

J'aimerais, par ailleurs, avoir une copie des mandats ou du mandat, en l'occurrence, spécifique ou du mandat général, en distinguant l'un et l'autre, s'il y a lieu, de l'inspecteur du ministère des Transports qui surveillait la démolition du pont sur la route 20, sur la rivière Nicolet.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, ça, c'est totalement en dehors de ce qu'on est en train d'étudier. Je suis bien prêt à répondre à des questions générales du député de Lévis, mais on n'est pas en train d'étudier rengagement financier de ce pont-là. Ici, c'est un mandat de consultants pour vérifier des ponts.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez raison, M. le ministre.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là...

M. Garon: On peut aller sur n'importe quel engagement. Il y a un...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ce n'est pas un engagement, ça, M. le député de Lévis. Et vous demandez des informations sur des choses qui ne font pas du tout partie de l'engagement.

M. Middlemiss: Ça, c'est un mandat donné à des ingénieurs pour vérifier la capacité des ponts. Là, vous voulez avoir le mandat de l'inspecteur dans un contrat spécifique de démolition d'un pont. Il n'y a rien qui se ressemble dans ça.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, parfait. Je voudrais avoir la liste des 26 ponts, selon l'engagement 20. Contrat pour la réalisation de l'inspection et la détermination de la capacité portante de 26 ponts localisés dans la région administrative de l'Estrie du ministère des Transports du Québec. Je veux avoir le nom des 26 ponts qui font l'objet de ce mandat, et est-ce que le rapport a été produit?

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a la liste? On peut avoir la liste des 26 ponts?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pouvez la remettre immédiatement?

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il n'y a aucun problème pour donner la liste des 26 ponts. On va vérifier, à savoir: Est-ce qu'on a les rapports des 26 ponts à date? Est-ce que tout a été complété? Est-ce qu'on a les rapports disponibles sur les résultats?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous les avez dans le moment, M. le ministre, ou si ça va venir?

M. Garon: Deux choses, c'est deux choses différentes. Je demande d'abord la liste...

M. Middlemiss: Des 26 ponts, d'accord. Ça...

M. Garon: ...des 26 ponts, parce que le contrat, lui, a été accordé. Maintenant, est-ce que le rapport a été fait?

M. Middlemiss: C'est ça, oui. Pas de problème, Mme la Présidente. On donnera... Le contrat n'est pas ici. C'est un engagement où on dit: Il y a 26 ponts. On va vous donner la liste des 26 ponts. Pas de problème!

M. Garon: Oui, j'aimerais savoir - c'est ce que je dis, donc - la liste des 26 ponts qui ont été analysés. Mais, comme on analyse et inspecte pour la détermination de la capacité portante des

26 ponts, j'aimerais avoir également le rapport sur la capacité portante de ces 26 ponts-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est exactement ça que j'ai dit. S'il écoutait, M. le député de Lévis, il n'y aurait pas de problème.

M. Garon: C'est parce que c'est deux choses différentes.
(16 heures)

M. Middlemiss: J'ai dit: On a la liste des 26 ponts. Pas de problème. Ça, on peut vous la donner. On va aller la chercher. On n'est pas certains qu'on a les rapports des 26 ponts. Vous savez, on va aller à la source pour voir si on les a, et on va les donner au député de Lévis. C'est tout ce que j'ai dit, Mme la Présidente.

M. Garon: Quel était le délai d'exécution dans ce contrat-là?

M. Middlemiss: De vérification?

M. Garon: Oui. C'est un contrat du mois d'avril 1991.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas un contrat d'exécution de travaux, là. C'est une inspection.

M. Garon: Bien oui! C'est un contrat pour la réalisation de l'inspection et la détermination de la capacité portante de 26 ponts.

M. Middlemiss: Écoutez, le contrat était sur deux ans. On le payait sur deux ans. Donc, il y avait deux ans pour faire les travaux.

M. Garon: Bien non! Ça veut dire 76 000 \$ en 1990-1991 et 23 900 \$ sur les autres années. Mais quelles autres années?

M. Middlemiss: Ce serait 1991-1992. C'est ça que je veux vérifier...

M. Garon: C'est fini ça aussi.

M. Middlemiss: ...s'ils sont complétés, si on a les rapports. C'est ça que je veux faire.

M. Garon: Bien, quel est l'échéancier de réalisation? À quand...

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente. Il n'y a pas de pénalité. Il n'y a pas d'échéancier. On donne le mandat...

M. Garon: Bon! Il n'y a pas d'échéancier.

M. Middlemiss: Bien non! C'est qu'on établit les montants nécessaires et on dit que ça va se dépenser sur deux ans.

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

mandat, une copie du contrat qui a été signé avec la firme de consultants **Lemieux**, Royer, Donaldson, Fields et associés inc. de Sherbrooke?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Pas que je sache. On verra.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir le contrat avant la fin des travaux? Ce soir, par exemple? Ce n'est pas bien, bien compliqué, là.

M. Middlemiss: Non, regardez. Il n'y a rien de compliqué pour le député de Lévis, mais c'est des choses qu'il faut aller chercher au contrat. Si on peut l'avoir pour ce soir, on va le lui donner, mais on va certainement lui donner d'ici à jeudi...

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: ...ce qu'on a de disponible.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 20 est vérifié sous réserve des réponses demandées.

M. Garon: Oui.

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

M. Garon: L'engagement 21, l'inspection et la détermination de la capacité portante de 13 ponts.

M. Middlemiss: C'est 13 ponts. Vous voulez la liste des 13?

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir la liste des 13? Est-ce que le rapport est fini?

M. Middlemiss: Même réponse que pour l'autre, Mme la Présidente.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat donné à la firme, le délai de réalisation et le rapport, s'il est produit, avec la capacité portante? La capacité portante, ça ne peut pas être quelque chose de secret.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 21, vérifié, sous la même réserve que l'engagement 20.

M. Garon: S'il y a quelque chose qui est évident, qui est d'intérêt public d'être connu, c'est la capacité portante.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va

pour l'engagement 21. L'engagement 22.

M. Garon: Là, il n'a pas donné de réponse. J'attends.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a dit oui.

M. Garon: Il a dit comme tantôt?

La Présidente (Mme Bélanger): Il a dit la même chose.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste une mise au point. C'est qu'il y a certainement des copies de rapports qu'on ne pourra pas remettre d'ici à la fin de la séance. Ceux qu'on peut remettre, on va les remettre, mais on ne peut pas garantir de les remettre. 26 plus 13, ça fait 39, là. Je ne peux pas garantir les 39.

M. Garon: Mais s'il est fait? Le rapport, il est fait ou il n'est pas fait.

M. Middlemiss: S'il est fait, on va vous le donner. S'il n'est pas fait, s'il n'est pas disponible, on vous le donnera quand il deviendra disponible.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Garon: Mais vous allez nous dire s'il a été remis ou non.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: S'il a été remis, je ne vois pas pourquoi il n'est pas disponible, puisqu'on a vu, tantôt, qu'on a approuvé l'achat d'une photocopieuse à 49 500 \$. Ça doit photocopier joliment à 49 500 \$. Ça ne doit pas être une page à la minute.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente. Des fois, le rapport est soumis, mais le ministère doit en faire l'analyse. On est **peut-être** à ce stade-là, où on a reçu le rapport, mais on n'en a pas fait l'analyse. Avant de donner un rapport qui n'a pas été analysé par le ministère, je préfère attendre qu'on en fasse l'analyse.

M. Garon: Oui, mais, si vous faites une étude pour voir la capacité portante, ils vont vous dire quelle est la capacité portante. Il faut que vous soyez d'accord avec ce qu'ils vont dire?

M. Middlemiss: Regardez. Il me semble, Mme la Présidente, encore tantôt, il n'y a pas tellement longtemps, que le député de Lévis nous

semonçait, nous disait: Hé! Vous devriez vérifier, vous devriez vous assurer. On le fait, là, et on nous dit qu'on ne devrait pas le faire, qu'on devrait accepter ça sans vérifier.

M. Garon: Non, mais vous donnez des contrats pourquoi, là? Pour qu'ils puissent vous dire que vous avez raison de dire que la capacité portante...

M. Middlemiss: Non, non, du tout.

M. Garon: ...est de tant?

M. Middlemiss: Non. C'est qu'on veut s'assurer, Mme la Présidente, que...

M. Garon: Est-ce que c'est eux qui doivent vous dire quelle est la capacité portante?

M. Middlemiss: ...les travaux, que les rapports sont bien faits et logiques. S'il y a des changements ou des choses à apporter, bien, on en discute avec les gens qui les ont préparés. Il me semble que c'est normal.

M. Garon: Mais c'est quoi l'affaire, là? Les firmes, vous leur donnez des contrats de milliers de dollars, de dizaines et même de centaines de milliers de dollars pour vérifier, inspecter et déterminer la capacité portante et, après ça, vous la remettez en cause?

M. Middlemiss: Non, c'est que, dans un premier temps, Mme la Présidente, la raison qu'on donne les contrats aux entreprises dans le privé, c'est qu'on n'a pas suffisamment de personnel pour faire... Il y a une certaine urgence à faire cette vérification-là. Donc, on donne des contrats à l'extérieur. Ça ne veut pas dire qu'on n'a pas le droit d'avoir un droit de regard. C'est encore nous autres, le ministère qui est responsable des ponts, et on veut s'assurer que les rapports qui nous sont soumis sont réels et sont bien faits. Ça, je pense que c'est la prérogative de tout ministère et d'un bon gouvernement.

M. Garon: Oui, parce que là on va commencer à se poser des questions, si les ponts tombent là. Les firmes ne s'entendent pas...

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

M. Garon: Je vais vous dire...

M. Middlemiss: ...il faudrait arrêter de parler en paraboles.

Une voix: Bien oui!

M. Middlemiss: Si le député de Lévis a des

choses à dire qu'il les dise.

M. Garon: SNC là, dans des... Je vais vous demander une chose. SNC, ils sont responsables ou non quand ils font une étude sur la capacité portante des ponts?

M. Middlemiss: Oui, d'accord, ils le sont.

M. Garon: Bon! Là, vous demandez...

M. Middlemiss: Mais ça ne veut pas dire qu'on doit...

M. Garon: Si vos ingénieurs ne sont pas bons, ou bien s'ils sont meilleurs, pourquoi vous ne la faites pas faire par eux autres?

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente, ce n'est pas du tout un jugement de la compétence de SNC ou de n'importe quel autre bureau. C'est que, comme client, comme donneur de travail, puis étant responsable, au ministère, des ponts, on veut s'assurer que le rapport qui nous est donné, qu'on est d'accord avec ces données-là. On a des experts nous autres aussi, au ministère, dans les ponts.

M. Garon: Oui, oui, sauf que le public est en droit de savoir si sur un pont les experts s'obstinent sur sa capacité portante, parce que celui qui va tomber, c'est celui qui va tomber là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Si les experts ne s'entendent pas...

M. Middlemiss: ...ce n'est pas une affaire...

M. Garon: ...j'imagine qu'à ce moment-là c'est la plus faible capacité portante qui prévaut. J'imagine que c'est de même que ça marche.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est une vérification qui se fait de façon normale de la part du ministère des Transports lorsqu'on donne un mandat aux ingénieurs. Même les plans de construction de routes, les plans de construction de ponts qui sont faits par des ingénieurs sont remis au ministère, et le ministère fait l'analyse et il fait l'examen. Ça fait partie des moeurs.

M. Garon: Je comprends tout ça.

M. Middlemiss: On fait la même chose...

M. Garon: Sauf qu'on est dans un domaine d'intérêt public. L'intérêt public, à ce moment-là, ce n'est pas de cacher, c'est de dévoiler.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le but

c'est...

M. Garon: Quand les ponts tombent là... On va revenir sur le pont qui est tombé. Ce n'est pas fini cette affaire-là, hein? Les ponts ne tombent pas de même à peu près. Tu sais si...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis...

M. Garon: On a déjà vu...

M. Middlemiss: ...ne sait pas de quoi il parle. C'est un pont qui s'est effondré en étant démolé. Mme la Présidente...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...c'est qu'il voudrait bien voir un pont tomber.

M. Garon: Non!

M. Middlemiss: Il le voudrait bien. J'espère que jamais...

M. Garon: Non, j'ai déjà vu, par exemple, les ingénieurs en grève qui ont dit qu'un pont...

M. Middlemiss: Moi, je me sens bien en sécurité...

M. Garon: ...tenait par la peinture.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je suis... Je me sens «sécuritaire».

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

M. Middlemiss: Moi, je me sens en sécurité. Je l'ai dit aux gens du Québec, que nos ponts, ceux qui ne sont pas capables de prendre la capacité, ils sont identifiés. C'est pour ça, pour accélérer cette vérification-là qu'on donne des mandats à des ingénieurs. On n'acceptera pas nécessairement le rapport de l'ingénieur à l'aveuglette pour faire plaisir au député de Lévis. Ils savent, lorsqu'ils nous soumettent un rapport, qu'on regarde le rapport, puis, si on est satisfait... Si on n'est pas d'accord, on va échanger avec ces experts-là pour s'assurer d'avoir la réponse, la vraie réponse pour que les gens soient en sécurité sur nos ponts au Québec, Mme la Présidente.

M. Garon: Mme la Présidente, on n'escamotera pas cette question-là. Je vais vous dire une chose, on va en parler longtemps.

M. Middlemiss: Oui, je suis prêt, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous voulez transférer actuellement les routes locales aux municipalités qui n'ont pas de service d'analyse des ponts. Là, à ce moment-là, qui va être responsable? Il va y avoir des routes aux municipalités avec des ponts, il va y avoir des ponts qui vont rester aux Transports, il va y avoir des firmes qui vont faire des analyses, puis personne ne va voir les rapports qui vont devenir des rapports confidentiels. Wo! Wo, les moteurs!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, il s'en va encore sur un terrain extrêmement glissant.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Il ne sait même pas où il s'en va.

M. Garon: J'espère que personne ne va glisser dessus.

M. Middlemiss: C'est que, dans le cas des ponts, et il a seulement la peine de vérifier avec les maires et avec les unions, on a dit qu'on va leur remettre, d'ici trois ans, un rapport complet de tous les ponts qui sont sur les routes. On va remettre leur condition, quels seront les travaux qui devront être faits, et aussi établissant les coûts. Donc, Mme la Présidente, je pense que ça ne...

M. Garon: Établissant quoi?

M. Middlemiss: ...fait pas partie des engagements financiers, mais, quand je vois le député de Lévis commencer à s'embarquer sur un terrain glissant comme ça...

M. Garon: Non, non, non...

M. Middlemiss: ...je veux le sauver de tomber en pleine face.

M. Garon: Non, non, non, Mme la Présidente. Non, non, non. Ce n'est pas de ça qu'il est question. On parle ici de capacité portante. On dit qu'on confie des routes et des ponts aux municipalités qui n'ont aucun moyen d'établir la capacité portante des ponts. Vous faites faire des études au ministère pour déterminer, par des firmes spécialisées, la capacité portante des ponts, et on ne sait pas si les rapports vont être publics, alors que les municipalités, elles, devront administrer les ponts sans savoir quelle sera la capacité portante qu'elles devront indiquer sur les ponts. Je regrette, on est dans le domaine, non pas seulement de l'intérêt public, mais de la sécurité publique.
(16 h 10)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne sais pas d'où le député de Lévis a pris ça, que

les rapports ne seront pas rendus publics. Tout ce que je lui ai dit, c'est qu'on donne un mandat à un bureau, il nous soumet un rapport, on examine le rapport. Si on n'est pas d'accord, on discute avec eux autres et ensuite le rapport devient... Lorsqu'il sera accepté, il va être disponible.

M. Garon: Ce n'est pas lorsqu'il va être accepté. Dès qu'il va être fait. Pourquoi? Si le ministère n'est pas d'accord avec une firme d'ingénieurs qu'on a jugée assez compétente pour faire l'analyse de la capacité portante, est-ce que, même s'il y a un débat sur quelle est la capacité portante, le public ne doit pas être au courant? Si les ingénieurs s'obstinent là, eh bien, moi, je suis en droit de savoir qu'ils s'obstinent pour ne pas passer là avec mon camion ou avec mon automobile, ou avec mon véhicule. La capacité portante, s'il y a des firmes qui s'obstinent, j'imagine qu'elle doit jouer en faveur du public. C'est la capacité portante la plus faible qui doit prévaloir et non pas la plus forte, s'il y a un débat entre experts sur la capacité portante du pont.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que, le député de Lévis, soit qu'il ne comprend pas ou il ne veut pas comprendre...

M. Garon: Je comprends.

M. Middlemiss: ...ou qu'il écoute trop son chercheur...

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: ...et que, lui, il ne comprend rien.

M. Garon: J'écoute, et mon chercheur est bon, à part ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que, dans tout ça, je ne comprends pas pourquoi le député... Je lui ai dit, je pense qu'on fait tout ça... Que ce soit de la construction de routes, de la construction de ponts, le gouvernement, le ministère des Transports fait la vérification des plans des ingénieurs-conseils. Ça fait partie... Donc, c'est la même chose pour une vérification de la capacité portante d'un pont. Le bureau fait un rapport. On l'examine. Parce qu'on examine, ça ne veut pas dire qu'on est en désaccord. Si on n'est pas d'accord pour des raisons justifiables, on discute avec le bureau d'ingénieurs et on arrive avec une réponse dans le sens d'assurer la sécurité. Si le député de Lévis croit, Mme la Présidente, que nous ne sommes pas préoccupés par la sécurité, c'est la première préoccupation qu'on a et c'est pour ça qu'on donne des mandats. Ça fait 39 mandats qu'on donne à des ingénieurs-conseils pour

s'assurer de vérifier le plus tôt possible la capacité portante de nos ponts au Québec.

Dans l'autre volet de la remise du réseau routier, eh bien, ça, Mme la Présidente, vous le savez, vous avez été présente à des réunions, Mme la Présidente, où il y avait pas mal de monde, on leur a expliqué que, sur les ponts, on comprend leur préoccupation, mais on va s'assurer que d'ici... Pendant les trois premières années, on va continuer à faire l'évaluation de la capacité des ponts et on va leur remettre un rapport indiquant la capacité des ponts, et les interventions qui devront être faites pour ces ponts-là pour les maintenir et les rendre sécuritaires.

M. Garon: D'ailleurs, vous avez reçu une lettre qui a été écrite le 17 juin 1992 par l'Union des municipalités, sous la signature du président et maire de Charlesbourg...

M. Middlemiss: Qu'est-ce qu'il dit? Dites-le donc.

M. Garon: ...qui dit, au troisième paragraphe...

M. Middlemiss: Non, lisez donc le début. Lisez donc au commencement. Il me semble que ce serait le «fun» de lire cette partie-là. Je m'en souviens de cette lettre-là.

M. Garon: Ah oui!

Une voix: On l'a tous eue.

M. Garon: Ah, bien oui, mais je vous la rappelle. Alors, qu'est-ce qu'il dit? «En premier lieu, en ce qui concerne la question des ponts et ouvrages d'art, je vous réitère ce que plusieurs des membres de la délégation de l'Union vous ont signifié, c'est-à-dire que nous souhaiterions que ces éléments demeurent de la compétence du ministère des Transports, puisqu'une majorité de **municipalités** ne disposent pas de l'expertise nécessaire à cette fonction et que la longueur ou encore l'état actuel de certains ponts risque de grever sérieusement la capacité financière municipale.

«D'ailleurs, l'expérience ontarienne démontre que le gouvernement est obligé d'investir lourdement dans l'entretien des ponts à la charge des municipalités après avoir constaté la détérioration de leur état général.»

Alors, là, on parle de refaire des ponts. Ici, on est dans le cas de l'inspection et de la détermination de la capacité portante des ponts qui précèdent tout ça pour des raisons de sécurité. Alors, c'est une question sur laquelle on reviendra, Mme la Présidente, parce que c'est une question qui n'est pas vidée et, actuellement, qui inquiète sérieusement le public et les municipalités.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait demander au député de Lévis de lire les premiers paragraphes? Ce serait fort intéressant.

M. Garon: Oui, mais ça donne quoi? Les députés l'ont eue. Ils m'ont dit de la lire. J'ai lu le bout qui nous concernait, mais il ne dit rien de spécial qui... Vous pensez qu'il vous félicite là-dedans, là? Les deux paragraphes qui précèdent, je vais vous les lire: «M. le ministre, c'est avec beaucoup de conviction que les membres de la délégation de l'UMQ à la table Québec-municipalités ont pris part à la séance du 16 juin courant, qui était entièrement consacrée à la problématique du transfert aux municipalités de la responsabilité de la voirie locale. Votre présence, comme toujours, a permis de faire évoluer un peu plus - un peu plus - ...

Des voix: Ah!

M. Garon: ...l'état de la problématique». Écoutez bien, ce n'est pas des solutions, la problématique.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est comme s'il y avait plus de problèmes qu'avant. Il dit: «...a permis de faire évoluer un peu plus l'état de la problématique liée à cette délicate question.» On dit que la problématique a évolué.

M. Middlemiss: Continuez.

M. Garon: Moi, j'aimerais mieux faire partie des solutions.

«J'aimerais profiter de la présente missive pour rappeler les prises de positions de l'Union sur les trois aspects du dossier que sont lesdits ponts et ouvrages d'art, l'aide à l'amélioration et l'aide à la prise en charge du réseau, ceci dans l'espoir que cette contribution vous aide à cheminer au cours des prochaines semaines.»

C'est ça, les paragraphes qui précèdent. Alors, je ne sais pas en quoi vous trouvez que je vous cachais quelque chose, là.

L'engagement 21 est vérifié, sujet aux renseignements que le ministre va nous fournir. L'engagement 22. Sur invitation. Encore là, je remarque encore une fois que, sur invitation, vous en invitez cinq et qu'il n'y en a rien que un qui soumissionne. C'est quand même curieux.

Une voix: On n'a pas grand contrôle là-dessus.

M. Garon: C'est-à-dire que, si on en invite cinq, on peut avoir le contrôle justement. Ça arrive trop souvent qu'on en invite un certain nombre et qu'il n'y en a rien que un qui soumis-

sionne. Moi, si j'étais ministre, en tout cas, je me poserais des questions. Quand on fait des soumissions sur invitation et qu'il n'y en a rien que un qui soumissionne, c'est peut-être parce qu'on n'a pas invité les bons.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans ce cas-ci, il y en a cinq qui ont été invités et il y en a deux qui ont soumissionné.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des cinq qui ont été invités à soumissionner?

Une voix: On ne l'a pas.

M. Garon: Pourquoi n'êtes-vous pas allé en appel d'offres?

M. Middlemiss: Excusez-moi. Sur les cinq, il y en a seulement un qui a répondu.

M. Garon: Oui. Mais vous avez demandé à cinq, puis il y en a quatre qui...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...n'ont pas répondu.

M. Middlemiss: On va vous donner la liste des quatre autres.

M. Garon: Pourquoi vous n'allez pas en appel d'offres public là-dessus?

M. Middlemiss: O.K. C'est qu'on va au fichier des fournisseurs. C'est à moins de 200 000 \$.

M. Garon: Des fois, on allait en appel d'offres pour moins de 200 000 \$.

M. Middlemiss: Regardez, la première année, c'est 47 000 \$. Je n'ai pas l'impression que, pour des montants de cette nature-là, des gens seraient intéressés à avoir des soumissions publiques. Ça leur coûte beaucoup d'argent de préparation et nous autres aussi, comme ministre, de préparer toutes ces choses-là.

M. Garon: Vérifié. Engagement 23.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22 est vérifié. Engagement 23.

M. Garon: Vous n'êtes pas allé au fichier, là, pour un contrat négocié pour effectuer les réparations nécessaires sur un tracteur-chargeur de marque J.C.B. Là, vous êtes dans les contrats négociés. C'est en bas de 200 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 24.

M. Garon: Je cherche la cohérence dans tout ça.

M. Middlemiss: C'est la réparation sur un tracteur.

M. Garon: Bien oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Il est vérifié, M. le ministre.

M. Garon: L'engagement 24. C'est notre pont. Contrat pour le terrassement, la structure de chaussée, l'aménagement d'espaces verts et la construction de deux ponts sur la rivière Grande-Cascapédia, les branches est et ouest dans les municipalités de Saint-Jules-de-Cascapédia et Grande-Cascapédia, comté de Bonaventure, là où il y a déjà un pont sur la 132 à 4 km d'un bord et 5 km de l'autre. Est-ce qu'on sait maintenant combien de véhicules passent sur ce pont qui était au-delà des limites permises, qui étaient, si ma mémoire est bonne, de 10 tonnes?

(Consultation)

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

(Consultation)

M. Middlemiss: M. le Président, comme on l'a indiqué la dernière fois, on n'a pas certainement le nombre de véhicules qui traversent le pont.
(16 h 20)

M. Garon: Ce n'est pas des millions.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense qu'on s'est débattu souvent sur le sujet de ce pont-là. L'alternative pour que ces gens-là puissent communiquer entre eux était un pont sur lequel les autobus scolaires ne pouvaient pas passer, les camions à incendie ne pouvaient pas passer. On a regardé la possibilité de renforcer le pont existant. Le propriétaire du pont qui est le CN, si je ne me trompe pas, Mme la Présidente, a dit que ce n'était pas possible de se raccrocher à ce pont. On aurait certainement suivi la solution la plus économique pour donner un service de communication entre ces deux municipalités de chaque côté de la rivière.

M. Garon: L'école est située où? À Saint-Jules ou à Cascapédia?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux

vérifier, mais que ce soit d'un côté ou de l'autre de la rivière, ça prend le pont. Ils traversent d'un côté à l'autre sur ce pont.

M. Garon: C'est pour savoir combien il y a d'enfants. Vous savez...

M. Middlemiss: C'est les deux municipalités, l'une ou l'autre des municipalités.

M. Garon: Oui, oui. Il y a une école des deux bords, ou il y a une école rien que d'un bord? Il ne doit pas y avoir d'école secondaire là, il doit y avoir une école primaire. Il s'agit de combien d'enfants qui doivent traverser? Il y a peut-être...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il semble que...

M. Garon: Non, non, j'y suis allé. Je sais de quoi je parle.

M. Middlemiss: D'accord, si vous le savez, d'abord, dites-le-nous.

M. Garon: Non, non, mais je ne vous demande pas de compter les enfants, je veux savoir... Le problème, vous dites, c'est l'école, la commission scolaire. Parfait! Combien y a-t-il d'enfants? L'école est-elle à Saint-Jules ou à Cascapédia? Vous me dites que c'est ça la raison, alors vous devez savoir pourquoi.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, tout ce que j'ai dit, c'est que ça permettait à l'autobus... Je n'ai pas dit dans quelle direction.

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: J'ai dit que ça va permettre à l'autobus de traverser le pont, sans dire dans quelle direction il va être plein ou dans quelle direction il va être vide.

M. Garon: De Saint-Jules à la 132, il y a 5 km. Là, il y a un pont sur la 132. Tu remontes à Cascapédia, et je pense que c'est 4 km. Les deux ensemble, ça fait 9 km. Là, ils mettent un pont, au fond, qui se trouve à 5 km du précédent. Là, la route 132 est sur le bord de l'eau, du bord de la Baie-des-Chaleurs, la 132. Mais, plus haut à 5 km d'un bord et à 4 km de l'autre, sur le bord de la rivière, il y a Saint-Jules et il y a Grand-Cascapédia. Il y a déjà un pont là pour voie ferrée, qui est organisé avec une voie ferrée et un pont qui passe en dessous. Je suis allé voir. Là, la capacité portante du pont est en bas... ce n'est pas supérieur à 10 tonnes. Donc, tous les véhicules moteurs, les automobiles peuvent passer sur ce pont-là. Quand je suis passé, j'étais tout seul qui passait. Je n'en ai pas vu qui venait ni en arrière ni en avant.

Là, on me dit: les autobus scolaires ou les gros camions. C'est possible qu'il y en ait, mais ils ne savent pas combien. Je serais curieux de mettre un compteur pour les compter. Mais, là, ça veut dire que 9 km... Au fond, 9 km, ça veut dire moins de 6 milles. C'est à peu près 5,5 milles. C'est ça le détour qu'il y a à faire pour un camion qui a plus de 10 tonnes. On dit: C'est les autobus scolaires. Parfait, les autobus scolaires. J'ai dit: L'école est située où? Elle est peut-être bien sur le bord de la 132, je ne le sais pas. Ça, je n'ai pas vérifié l'école. On dit: C'est la commission scolaire. Parfait. L'école est où et combien d'enfants il faut transporter du village? Elle est d'un bord ou de l'autre. S'ils en ont chacune une, ils n'ont pas besoin de se faire transporter, ils sont dans leur école. J'imagine que, s'il faut les transporter, c'est parce que l'école est d'un bord de la rivière, hein? Ce n'est pas bien, bien compliqué. Je dois avoir quelques points pour une bonne déduction.

M. Middlemiss: Ils les prennent à une place, ils vont les chercher à l'autre et ils les amènent à une autre place.

M. Garon: Oui, mais là ça dépend si on transporte des enfants pour le «fun» ou bien non...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Mais, là, je pense qu'il doit y avoir l'école d'un bord...

M. Middlemiss: Il n'y a certainement pas d'école secondaire.

M. Garon: Il y a des chances que ce soit à Grand-Cascapédia, l'école. Le village a l'air d'être un peu plus gros. Une école secondaire, ça m'étonnerait.

M. Middlemiss: Il n'y a pas d'école secondaire là. Donc, ça veut dire qu'il faut aller chercher les gens de chaque côté. Soit qu'on prenne deux autobus pour monter ou bien qu'on prenne l'autobus, on les ramasse et on descend la 132. Il me semble qu'il y a un petit peu de logique.

M. Garon: Là, écoutez, on est dans 4 000 000 \$. L'intérêt d'environ 4 650 000 \$, là, à 10 %, c'est 465 000 \$ par année. Ça coûte peut-être moins cher de bâtir une école pour ne pas qu'ils voyagent. Entre vous puis moi, on n'est pas dans les villages où il y a 10 000 de population. C'est tout petit. C'est deux petits villages. Ça coûterait sans doute meilleur marché de construire une école et le monde serait peut-être bien plus content, ou bien de mettre un système d'incendie de chaque bord. Des maisons

qui passent au feu, il n'y en a pas à tous les jours à Saint-Jules ou à Grand-Cascapédia. Entre vous et moi, la rivière est à côté. Il pourrait y avoir un tuyau en permanence dans la rivière, «Christophe», pour pouvoir arroser.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça coûterait moins cher que... Écoutez. Vous me donnez des raisons que vous me donnez là. C'est 5 000 000 \$ pour un pont. Vous me dites: Il peut y avoir des feux. Oui, il peut y avoir des feux, c'est vrai. Il y a des enfants à transporter. Je vous demande combien, et vous ne le savez pas. Alors, j'aimerais ça avoir les renseignements qu'il faut parce que, là, je vais vous dire une chose... On va discuter de cette affaire-là. Je veux dire, c'est...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais répondre à l'engagement financier, mais il n'y a rien ici qui parle des étudiants, du nombre d'autobus. On dit: Voici le coût.

M. Garon: C'est vous qui m'avez dit que c'était pour ça.

M. Middlemiss: Maintenant, si vous avez des questions sur cet engagement-là, ces montants-là, posez-moi les questions. Sur le nombre de...

M. Garon: L'opportunité.

M. Middlemiss: Non. L'étude d'opportunité, ça, ça ne fait pas partie.

M. Garon: Oui. L'opportunité fait partie des questions...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: ...qu'il faut se poser concernant l'engagement financier.

M. Middlemiss: Regardez. Mme la Présidente, je l'ai dit avant et je vais le dire encore, on a pris une décision de construire les ponts. Ils sont presque complétés, Mme la Présidente. On peut continuer pendant les 10 prochaines années. Si le député de Lévis n'a rien d'autre chose à s'occuper que de ces deux ponts-là, c'est son affaire, Mme la Présidente, mais, moi, je vais lui répondre sur les engagements. C'est l'engagement 24...

M. Garon: Vous savez...

M. Middlemiss: ...sur 4 655 600 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Posez-moi des questions sur l'engagement.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Ça adonne que, moi, je ne pose jamais mes questions au hasard, tu sais. J'en ai posé sur le Pin rouge. J'avais tellement raison de poser des questions sur le Pin rouge que le centre de ski, l'an passé, n'a même pas ouvert. Le centre de ski était tellement bien fait, avec 3 000 000 \$ d'argent du gouvernement, que la côte familiale est restée ouverte un avant-midi, et la pente de ski pour l'école de ski est restée ouverte deux heures qu'on m'a dit. Je ne pose pas mes questions à peu près, mais je sais comment, dans certaines affaires, le poussage politique se fait aussi. Je vais vous dire une affaire, là. Moi, je ne fais pas partie des gens qui ont plus de souvenirs que de projets. Alors, je vais vous dire une chose. Là-dessus, on va poser des questions et on n'a pas fini d'en poser. Alors...

M. Middlemiss: Bien, continuez. Posez les questions, mais...

M. Garon: J'en ai posé une couple là...

M. Middlemiss: ...posez les questions qui ont rapport à l'engagement.

M. Garon: Oui, l'opportunité.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: J'en pose sur l'opportunité.

M. Middlemiss: Ça n'a rien affaire avec l'école...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...où est l'école, le nombre d'étudiants.

M. Garon: Alors, vous me dites: La raison, c'est le transport scolaire. Parfait! Il y a combien d'enfants qu'il faut transporter?

M. Middlemiss: La sécurité des gens et les camions à feu...

M. Garon: Parfait!

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Aussi, il y a combien de maisons dans les deux villages? On va poser les questions. J'ai été sur les lieux, je sais de quoi je parle. Je sais où elle est la rivière, je sais quel pont il y avait là et je sais exactement le détour qu'il y a à faire. Mais, quand je vous demande, par exemple, combien il y a de véhicules qui

passent, vous ne le savez pas, vous. C'est vous qui devriez poser les questions, vous avez un engagement de 5 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Le pont va être construit, il va être ouvert bientôt.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: La décision a été prise. On a fait l'année... Je vous l'ai dit. Je vous l'ai dit, on va vivre avec nos décisions.

M. Garon: Oui, oui, oui.

M. Middlemiss: On n'a pas peur de prendre des décisions.

M. Garon: Ah non!

M. Middlemiss: Vous pouvez être en désaccord, mais allez donc leur dire...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande.

M. Middlemiss: Aïe! Les gens, là...

M. Garon: Je vous demande la justification.

M. Middlemiss: Les gens de Saint-Jules et de Cascapédia, ils vous ont dit que, même s'ils ne vous revoyaient plus pour le restant de vos jours, ils ne s'ennuieraient pas de vous.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Ils ont dit: La seule chose...

M. Garon: C'étaient les deux préfets. Oui, je sais les noms. On reverra ces deux préfets-là.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est les deux préfets qui disaient...

M. Middlemiss: Les deux maires.

M. Garon: ...que, avec le Pin rouge, j'étais dans l'erreur, tu sais. On verra tantôt...

M. Middlemiss: Je parle des deux maires, moi.

M. Garon: ...ce qui va arriver avec le Pin rouge et qui va assumer les erreurs qui ont été faites avec des choix politiques, hein? On verra. Les deux préfets, je n'ai pas peur de les ren-

contrer n'importe quand en Gaspésie. Il n'y en a rien que deux qui ont pris la parole pour défendre cette folie-là. Il y a bien plus de préfets que ça!

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Bien, je vais vous dire que je reçois bien des appels de gens qui disent: M. Garon, vous voyez plus clair qu'on pensait.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ceci étant dit, l'engagement 24 est-il...

M. Garon: Alors, je demande, à 24, combien d'enfants doivent être transportés sur ce pont-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas ces renseignements-là.

M. Garon: Combien d'autobus scolaires et combien d'enfants?

M. Middlemiss: Je n'ai pas ces renseignements-là au ministère des Transports.

M. Garon: Non, mais vous m'avez dit que c'était ça la raison.

M. Middlemiss: Regardez. On a construit un pont. Qu'on me questionne sur le coût du pont, et tout ça, d'accord. Mais, Mme la Présidente, je n'ai pas...

M. Garon: C'est vous autres qui payez le transport scolaire, vous devez le savoir.

M. Middlemiss: Au ministère des Transports, dans nos engagements financiers, on n'a pas le recensement scolaire. On ne sait pas combien il y a d'écoles, combien il y a d'autobus. Ça ne fait pas partie de notre mandat.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre devrait savoir, comme ministre délégué aux Transports, que c'est son ministère qui paie le transport scolaire, et c'est basé sur le nombre d'enfants transportés. Alors, j'imagine qu'il sait combien il transporte d'enfants de Saint-Jules vers Cascapédia ou de Cascapédia vers Saint-Jules.

M. Middlemiss: C'est une question irrecevable sur cet engagement financier là, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, non. Écoutez, c'est ça la raison qu'il a donnée.

M. Middlemiss: Bien non!

M. Garon: Alors, je demande le nombre...

M. Middlemiss: Ça n'a rien affaire avec des étudiants, des autobus.

M. Garon: Non. Vous avez dit que la raison, c'était le transport scolaire.

M. Middlemiss: J'ai dit: Une des justifications...

M. Garon: Je vous demande combien d'enfants doivent être transportés. C'est vous qui avez donné ça.

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

M. Garon: Maintenant...

La Présidente (Mme Bélanger): ...dit que c'est une question irrecevable, et je ne peux pas obliger le ministre à répondre à la question.

M. Garon: Non, non, non. Ce n'est pas irrecevable, c'est même dans son ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Peut-être que vous pourriez poser la question au ministre responsable du transport scolaire.

M. Garon: Non, non. Deuxièmement, je lui demande la question suivante: Où est le poste d'incendie? Où est le poste d'incendie? Vous avez dit que c'était dangereux pour le feu. Le poste d'incendie, est-ce qu'il est à Saint-Jules, ou Grand-Cascapédia, ou le long de la 132? Si le poste d'incendie... Regardez bien ce que je vous dis là...

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente, que le poste soit d'un côté de la rivière ou de l'autre côté de la rivière... Mme la Présidente, il est même question de regroupement des deux municipalités. Que le poste soit d'un côté ou de l'autre, il faut qu'ils traversent. Si le feu est de l'autre côté, il va falloir qu'ils traversent. Donc, c'est dans ce sens-là. Et l'autobus...

M. Garon: Pas nécessairement.

M. Middlemiss: Non, non. Ah non!

M. Garon: Pas nécessairement, parce que, si le système d'incendie est le long de la 132, ils n'ont pas besoin du pont, parce que, là, le pont, il y en a un sur la 132. Si le système d'incendie est dans le village qui est le long de la 132, tous les arguments que vous venez de donner là ne sont pas bons. Ça fait que je vous demande: Il est où le système d'incendie?

M. Middlemiss: À Saint-Jules ou à Grand-Cascapédia, un des deux.
(16 h 30)

M. Garon: Bien, c'est un ou l'autre ou peut-être même pas là. Je vous demande où est le système d'incendie pour ces deux municipalités.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je vous ai dit, ça ne fait pas partie du mandat...

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: ...du ministère des Transports de savoir où est le poste d'incendie.

M. Garon: Non, je regrette, vous êtes obligé de répondre à nos questions.

M. Middlemiss: Le nombre d'étudiants, c'est la commission scolaire qui a ça, Mme la Présidente. C'est elle qui soumet le nombre d'étudiants au ministère de l'Éducation. Ensuite, le ministère des Transports donne les subventions. Ce n'est pas nous autres qui s'occupons de compter le nombre d'étudiants qui sont là.

M. Garon: Alors, je repose ma question.

M. Middlemiss: On s'occupe de subventionner le coût du transport écolier.

M. Garon: Alors, je repose ma question, Mme la Présidente, au ministre. Si le nombre d'étudiants n'est pas une raison, puisqu'on ne veut pas nous le dire puis qu'on ne le sait pas, si le nombre de véhicules dépassant la limite, le ministère, encore là, ne le sait pas, si le poste d'incendie, on ne sait même pas où il est, donc ce n'est pas la raison, quelle est la raison qui justifie de bâtir un pont à cet endroit-là alors qu'il y en a un à 4 ou 5 km plus bas, selon qu'on est d'un bord ou l'autre de la rivière?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est pour remplacer le pont qui était là, qui avait une limite de capacité, qui était à voie simple et pour permettre que des véhicules plus pesants puissent traverser. C'est de joindre les deux municipalités par un pont qui est adéquat. Celui qui était là, malheureusement, on ne pouvait pas le rendre adéquat. Donc, on l'a remplacé par deux ponts. On a remplacé le pont par deux ponts. C'est ça la raison, Mme la Présidente. On peut être en désaccord. Ça, c'est le privilège du député de Lévis d'être en désaccord. Mais c'est la raison qu'on l'a fait. C'est pour remplacer un pont qui ne remplissait pas adéquatement sa vocation.

M. Garon: Combien de personnes... Combien de véhicules en haut de 10 tonnes du véhicule ou en bas de 10 tonnes traversent sur ce pont par année, par jour, si vous voulez?

M. Middlemiss: Il n'y en a pas, parce que c'est limité à 10 tonnes.

M. Garon: Non, mais combien de véhicules...

M. Middlemiss: Il n'y en a pas. Il est limité à 10 tonnes.

M. Garon: Vous n'avez aucune étude de circulation sur ce pont-là? Aucune étude de circulation sur ce pont-là?

M. Middlemiss: Ça, je vous l'ai dit la dernière fois que vous m'avez posé la question. Je vous l'ai dit qu'on ne l'avait pas et je vous l'ai répété encore aujourd'hui. Mais, là, je viens de vous donner quelque chose de plus spécifique. Il n'y en a pas plus que 10 tonnes. C'est limité à 10 tonnes. Donc, ne me posez pas la question sur ça, il n'y en a pas. Plus de 10 tonnes, ils ne peuvent pas.

M. Garon: Non, je le sais, ils ne peuvent pas.

M. Middlemiss: D'accord. Est-ce qu'il...

M. Garon: Il y en a un plus bas à 4 km.

M. Middlemiss: ...n'y a pas un gabarit aussi qui limite la hauteur? Vous êtes allé voir ça?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Il n'y avait pas un gabarit qui limitait la hauteur aussi?

M. Garon: Oui, parce que c'est un pont qui est fait en dessous d'une voie ferrée.

M. Middlemiss: C'est 8 tonnes en plus.

M. Garon: Il y a un pont en dessous d'une voie ferrée.

M. Middlemiss: Oui, accroché après le pont de la voie ferrée.

M. Garon: Oui, mais il y a un pont à 4 ou 5 km, 4 km d'un bord de la rivière, 5 km de l'autre. Je l'ai mesuré moi-même.

M. Middlemiss: Bien oui! Sur la route 132, il y a un pont. C'est que, là, on est en train de remplacer le pont. Vous pouvez être en désaccord, c'est votre privilège, ça.

M. Garon: Mais quelle est la raison qui a fait que vous avez décidé de dépenser 5 000 000 \$ pour un pont entre Saint-Jules-de-Cascapédia et Grande-Cascapédia? Vous dites que c'est parce que les villages pourraient se fusionner éventuellement?

M. Middlemiss: Non, je n'ai pas dit que c'était ça.

M. Garon: Vous avez dit ça tantôt.

M. Middlemiss: Non, non. J'ai dit: Les villages ont l'intention de se fusionner. Ça, c'est après coup, là. Ce n'est pas ça. Je vous ai dit la raison principale. Il y avait un pont qui n'était pas adéquat. On a tenté de l'améliorer, celui-là, pour le rendre adéquat. On ne pouvait pas le faire. Donc, on a décidé de faire ce qu'on fait là. C'est ça, pas plus que ça.

M. Garon: Pour favoriser la fusion.

M. Middlemiss: Non, non, non. Je n'ai pas dit ça du tout. J'ai dit: Si par hasard; ça vient par surplus. J'ai dit, toutefois, que ce pont-là, ce nouveau pont là va permettre aux autobus scolaires de traverser, aux camions d'incendie de traverser de façon... Là, ils ne peuvent pas le faire.

M. Garon: Il y en a combien? C'est ça que je vous demande. Le poste d'incendie est où?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas. Mme la Présidente, ça n'a rien affaire avec ça. J'ai dit: Qu'il soit d'un côté ou de l'autre...

M. Garon: Non, mais s'il n'est pas d'un côté ou de l'autre, justement. Je ne le sais pas. C'est pour ça que je vous demande où est le poste d'incendie. Vous ne le savez pas vous non plus.

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, parce que ça ne fait pas partie...

M. Garon: Si le poste d'incendie est le long de la 132, ils n'ont pas besoin de ce pont-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai déjà indiqué pourquoi on a construit le pont. C'est pour remplacer celui qui n'était pas adéquat, point à la ligne, final.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: En suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 24 en suspens. J'appelle l'engagement 25.

M. Garon: Quelle est la date prévue de la fin des travaux?

M. Middlemiss: Peut-être d'ici à deux semaines.

M. Garon: La date prévue au contrat, c'est quoi?

M. Middlemiss: Je ne pense pas qu'il y ait de problème à livrer le pont.

M. Garon: Non, non, on ne vous demande pas... Je ne dis pas qu'il y a un problème.

M. Middlemiss: Le pont devrait être prêt, là. Ça fait à peu près un an qu'on a donné le contrat, si je ne me trompe pas. Il devrait être prêt vers le 22 août.

M. Garon: La date, c'est le 22 août?

M. Middlemiss: Bien, on me dit que, vers le 22 août, tout devrait être prêt.

M. Garon: Bien, pourquoi ne pas donner la date précise plutôt qu'une date à peu près, là?

M. Middlemiss: Bien oui, mais on ne sait jamais, là. S'il pleut trop et qu'on ne réussit pas à faire les travaux qu'on avait prévus...

M. Garon: La date prévue au contrat, c'est quoi?

M. Middlemiss: C'est le 4 septembre 1992.

M. Garon: Ça marche. Alors, en suspens, l'engagement 24.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29.

M. Garon: Contribution accordée pour des travaux d'amélioration du chemin du rang Saint-Georges, dans la municipalité de Saint-Bernard, comté de Beauce-Nord, 55 000 \$. Alors, quels étaient les travaux à faire pour améliorer le chemin du rang Saint-Georges? Est-ce une subvention à la municipalité qui va faire les travaux elle-même?

M. Middlemiss: Terrassement, gravelage et revêtement bitumineux du chemin décrit à l'article 1.

M. Garon: Quelle distance?

M. Middlemiss: 1 km, oui. C'est 338 mètres plus 602 mètres, à peu près 1 km.

M. Garon: Quelle est la raison qui justifiait ces travaux d'amélioration dans le chemin du rang? Est-ce que le reste est en asphalte ou si c'est 1 km d'asphalte dans un rang? Quelle était la raison?

M. Middlemiss: Qui a justifié le protocole d'entente?

M. Garon: Non, c'est parce que vous dites: On va faire de l'asphalte sur 1 km dans un rang. Est-ce que le reste est en asphalte ou s'il y avait un problème? 1 km, dans un rang...

M. Middlemiss: Regardez, c'est la municipalité qui voulait améliorer 1 km de route sur ce rang-là.

M. Garon: Quelle est la contribution du ministère en pourcentage?

M. Middlemiss: C'est 100 % par le MTQ, 55 000 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: C'est un chemin qui est à l'entretien du MTQ aussi.

M. Garon: Vous le faites faire par le ministère et vous payez à 100 % sur 1 km. Mais ce kilomètre-là, est-ce qu'il s'ajoute à un bout qui est en asphalte ou en gravelle? De quoi s'agit-il? Rien que 1 km dans un rang, ça fait drôle. C'est ça que je veux savoir.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, on va vérifier à savoir si le reste du rang est pavé ou non. Il n'y a personne ici, malheureusement, qui peut me l'indiquer.

M. Garon: C'était quoi la nature des travaux d'amélioration? On améliore 1 km par rapport à un ensemble. Le rang n'a pas 1 km. Pourquoi on améliore 1 km par rapport à un ensemble? Il y a un but à ça, là.

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

M. Garon: C'est 1 km par année pendant 20 ans? C'est quoi?

M. Middlemiss: Non, non. C'est que la

municipalité voulait qu'on améliore ce rang-là, et on a acquiescé à sa demande. On a fourni 55 000 \$ pour faire les travaux. La municipalité, elle, a une certaine autonomie. Elle a jugé à propos que c'était dans l'intérêt de ses citoyens d'améliorer cette route-là ou ce kilomètre de route là. Les conseils municipaux agissent normalement dans le but de vouloir améliorer le sort de leurs citoyens. On a jugé à propos qu'on contribue... Il y en a plusieurs comme ça dans... (16 h 40)

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande. Vous ne comprenez pas ce que je vous demande.

M. Middlemiss: Non?

M. Garon: C'est une route sous la responsabilité du ministère des Transports, ce n'est pas une route municipale. C'est ça que vous m'avez dit, que c'est sous la responsabilité du ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vous donnez de l'argent à la municipalité pour faire 1 km en asphalte.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Pourquoi vous faites faire ce kilomètre-là par rapport au reste du rang? C'est ça que je vous demande. C'est votre responsabilité à vous. C'est votre responsabilité à vous. Ce n'est pas la municipalité qui... C'est votre responsabilité, c'est votre chemin. On était en 1991, à ce moment-là, au mois d'avril 1991, pour faire sans doute en 1991. Alors, pourquoi vous faites faire ce bout-là de 1 km? Quel est le but poursuivi par rapport à l'ensemble du rang Saint-Georges?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que je suis convaincu que la municipalité a exprimé le désir de vouloir améliorer ce kilomètre-là auprès du ministère. Le ministère a regardé, puis il était d'accord. On a dit: Regardez, pour améliorer ça, on va signer un protocole d'entente avec vous. On va mettre les 55 000 \$ et vous allez être le maître d'oeuvre. Probablement que de cette façon-là on a réussi à en faire un petit peu plus avec moins. C'est dans ce contexte-là.

M. Garon: Oui, mais, vous améliorez quoi, par rapport à avant?

M. Middlemiss: C'était, regardez, c'était...

M. Garon: Est-ce qu'il y avait de l'asphalte là avant, ou s'il n'y en avait pas?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui, mais c'est vous qui dépensez 55 000 \$ au nom des contribuables du Québec. C'est vous qui devriez le savoir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si le député de Lévis ne comprend pas, je vais le dire plus lentement cette fois-ci, là. C'est que la municipalité a exprimé le voeu de vouloir améliorer 1 km de route sur son territoire, une route qui est de notre responsabilité.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On l'a jugé à propos, que c'était bien fondé. À ce moment-là, on a dit: On va mettre 55 000 \$, vous allez être les maîtres d'oeuvre et vous allez faire les travaux. C'est exactement ça qu'on a fait. On a donné 55 000 \$ pour améliorer la condition de la route là. Donc, peut-être...

M. Garon: Qui a fait les plans?

M. Middlemiss: La municipalité était responsable, je crois... C'est le ministère qui a fait les plans, et le maître d'oeuvre était la municipalité.

M. Garon: Bon, le ministère a fait faire les plans.

M. Middlemiss: On a fait les plans.

M. Garon: Il a fait faire des plans pour améliorer quoi par rapport à ce qu'il y avait avant? Pourquoi il a fait faire des plans sur ce kilomètre-là?

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, je ne sais pas pourquoi ce...

M. Garon: C'était quoi le but des travaux?

M. Middlemiss: C'était d'améliorer la route...

M. Garon: Oui, je comprends ça.

M. Middlemiss: ...avec du terrassement, du gravelage et du pavage. Donc, c'était...

M. Garon: Par rapport à ce qu'il avait avant...

M. Middlemiss: C'était pour l'améliorer.

M. Garon: Avant il y avait quoi?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, peut-être du gravier.

M. Garon: Bien oui! Mais vous avez fait faire un plan.

M. Camden: Mme la Présidente, écoutez, je

peux peut-être donner une information. C'est la localité voisine de celle où je réside et c'est aussi peut-être voisin de mon comté. C'est un chemin qui était effectivement reconstruit, qui était en gravier, qui avait besoin probablement d'être reconsolidé. À ce moment-là, le ministère a contribué pour faire du kilomètre, 1 km de pavage sur ce tronçon-là. Je dois vous indiquer que la municipalité - c'est de notoriété publique dans le secteur - de Saint-Bernard de Beauce contribue annuellement sur des chemins du ministère, à la réfection de chemins du ministère, soit à faire de la reconstruction, soit à faire du pavage, de concert ou sans l'aide du ministère des Transports du Québec. C'est un tronçon de chemin qui sort d'ailleurs aussi dans mon comté, qui débouche sur une route locale dans ma circonscription.

Je dois vous dire une chose, on pratique ça, je pense, chez vous aussi. Moi, je dois vous dire que je suis plus partisan de voir le ministère concrétiser 1 km dans une localité que de le voir en faire 4, 5, 6 ou 10 dans une localité et faire en sorte que la balance des autres gens, dans la balance du comté, de la circonscription n'ont rien, et ça fait en sorte que leur tour risque d'arriver à tous les 40 ans ou tous les 50 ans, ce qui m'apparaît être relativement long dans le temps. Il m'apparaît beaucoup plus équitable qu'on puisse en arriver à un partage de cette façon. Une majorité de municipalités et d'avantage de concitoyens un peu partout peuvent profiter évidemment de ces tronçons. Moi, ça m'apparaît...

M. Garon: Je comprends ce que le député de Lotbinière dit, sauf que le ministère a des...

M. Camden: Je m'en réjouis.

M. Garon: ...responsabilités par rapport à son réseau. Je demande au ministère, lui, par rapport à son réseau, qui a décidé de mettre 55 000 \$ sur ce kilomètre-là, quelles étaient les fins poursuivies par rapport au reste. C'est vous qui êtes responsable.

M. Middlemiss: Regardez, c'était pour l'améliorer. C'était pour l'améliorer, et ça a été identifié par la municipalité. Il me semble que c'est clair, ça là. Premièrement, on voulait l'améliorer, et la municipalité a dit: C'est là qu'on veut l'améliorer. On a jugé...

M. Garon: Oui, sauf que c'est votre réseau.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est votre réseau, c'est vous qui êtes responsable de ce réseau-là.

M. Middlemiss: Oui, mais si on peut le faire faire et que ça nous coûte moins cher, hein?

Peut-être qu'eux aussi en ont fait. Je pourrais vérifier pour le savoir. Mais il me semble que, pour répondre aux questions du député de Lévis, si ça a été fait, c'est parce que la municipalité a exprimé le vœu de vouloir améliorer ce réseau-là.

M. Garon: Ce n'est pas ça. J'essaie de comprendre...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: ...votre politique. J'essaie de la comprendre et je ne la comprends pas. J'essaie de la comprendre, là. Ça adonne que c'est dans cette municipalité-là où on fait 1 km pour 55 000 \$. Ça aurait pu être dans n'importe quelle municipalité. Vous là-dedans, quand vous dites: Je mets 55 000 \$ pour faire 1 km... J'imagine que n'importe quelle municipalité va vous demander 55 000 \$ pour faire 1 km et qu'elle ne l'aura pas. Alors, vous là, vous avez dit: Ça, c'est sur mon réseau. La municipalité veut faire 1 km sur mon réseau. J'ai dit oui dans ce cas-là. Pourquoi vous avez dit oui dans ce cas-là par rapport à d'autres cas où les gens vont vous demander de l'argent? Qu'est-ce qu'il y avait qui était nécessaire, que vous avez jugé assez important pour donner 55 000 \$ par rapport à d'autres où vous ne le donneriez pas?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme j'ai indiqué, il n'y a pas de... J'ai mentionné que dans le passé aussi la municipalité de Saint-Bernard a demandé de s'impliquer avec elle, et on l'a fait. J'ai déjà posé la question au député de Lévis, et il me semble qu'il y avait d'autres députés. Je leur ai dit: Donnez-moi donc le nom de certaines municipalités qui nous ont demandé d'embarquer dans un protocole d'entente avec elles dans des circonstances pareilles et qu'on aurait refusé. Si vous pouvez m'apporter ces choses-là, à ce moment-là, je pourrai vous dire pourquoi on a refusé. Mais il n'y en a pas de cas. J'en ai demandé, personne ne m'en a apporté des cas. Donc, c'est ça qu'on essaie de faire, là. On essaie de faire...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, on a décidé de faire des travaux sur 1 km... J'en fais, moi, chez nous...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. C'est de savoir la raison.

La Présidente (Mme Bélanger): ...sur des routes numérotées, 1 km.

M. Garon: C'est de savoir la raison.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais ça se fait parce que les disponibilités budgétaires ne sont pas plus hautes.

M. Garon: Non, non, mais c'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai la route 141, moi, cette année. On fait 1,3 km dessus.

M. Garon: Ça, c'est correct, mais il y a une raison.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'il reste 10 km à faire, mais on n'avait pas d'argent pour faire plus que 1,3 km. Le gouvernement a mis 500 000 \$ pour faire 1,3 km sur la route 141.

M. Garon: 500 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): 500 000 \$.

M. Middlemiss: Regardez, sur ça, on pourrait continuer à discuter. Je peux vérifier à savoir quel est l'état de cette route-là et aller demander... Il me semble que ça ne fait pas partie de notre mandat, Mme la Présidente, d'aller chercher des renseignements auprès de la municipalité.

M. Garon: Ne parlez pas de routes, là. Ne parlez pas de ça. Moi, je ne veux pas savoir ça. Ce n'est pas la route de la municipalité, c'est la vôtre.

M. Middlemiss: Vous ne comprenez pas. Ce n'est pas de ma faute, là. Je vous le dis, moi. On vous l'a dit que c'est notre route, et la municipalité a exprimé le voeu que cette partie-là de notre route...

M. Garon: Je comprends ça.

M. Middlemiss: ...soit améliorée immédiatement.

M. Garon: Elle aurait peut-être voulu toute la route au complet aussi.

M. Middlemiss: Alors, on a dit: Voulez-vous être le maître d'oeuvre? On va vous donner un maximum de 55 000 \$ pour faire ces travaux-là. Elle a dit oui, on a signé un protocole d'entente et on a fait les travaux. C'est ça.

M. Garon: Bon. Alors, est-ce que je pourrais avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 29, vérifié.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait... Cinq minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez suspendre cinq minutes? Oui. La commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 49)

(Reprise à 16 h 59)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des engagements financiers du ministère des Transports, section voirie. Au moment de la suspension, nous étions rendus à l'engagement 30.

M. Garon: Ici, il s'agit de 340 000 \$ dans le rang de la Chapelle, dans la municipalité de **Notre-Dame-de-Portneuf** paroisse, comté de Portneuf. Longueur, 2,28 km.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, c'est l'engagement 30.

Une voix: Oui, on est à 30.

M. Garon: Oui, 30, O.K. Ah oui! C'est un supplément de 525 000 \$...

Une voix: C'est le tunnel.

M. Garon: Ah oui! C'est le tunnel, oui, je m'excuse. Réclamation sur le contrat concernant les travaux d'un tunnel piétonnier sous l'autoroute 20 et sous les voies ferrées, dans la ville de Pointe-Claire, comté de Jacques-Cartier. 271 166 \$. C'est un contrat de combien, ça? Il y a une réclamation de 271 166 \$ sur un contrat global de combien? Quel était le prix de la soumission, puis le montant qu'il réclame, 271 000 \$ de plus?
(17 heures)

M. Middlemiss: Le montant du marché était de 1 923 794 \$. Le montant final: 2 568 648,98 \$.

M. Garon: C'est pour relier quoi à quoi, le tunnel piétonnier, à cet endroit-là?

M. Middlemiss: C'est pour les piétons qui traversent l'autoroute 20 ainsi que la voie ferrée. Auparavant...

M. Garon: Mais qu'est-ce qu'il y a de chaque bord? Y avait-il un tunnel avant ou s'il n'y en avait pas?

M. Middlemiss: Oui. Avant, il y avait un tunnel exclusivement pour les joueurs de golf.

M. Garon: Ah! C'est le tunnel des joueurs

de golf, ça.

M. Middlemiss: Oui. Originellement, il y avait un tunnel qui passait sous la 20 pour les joueurs de golf. Maintenant, avec les travaux qu'on a faits là, c'est qu'on a extensionné le tunnel, et il est combiné maintenant pour que les gens, les piétons puissent traverser la voie ferrée et l'autoroute 20, en dessous.

M. Garon: Mais comment...

M. Middlemiss: Vous savez le volume de circulation qu'il y a là. Donc, **ç'aurait** été impossible de traverser à niveau. On a profité de l'occasion, durant les travaux, pour avoir une meilleure traverse pour les piétons.

M. Garon: Il y en avait un tunnel pour les joueurs de golf.

M. Middlemiss: Oui, qui appartenait...

M. Garon: Là, vous avez extensionné de quoi à quoi, pour que les piétons puissent traverser en même temps que les joueurs de golf?

M. Middlemiss: C'est qu'il y a deux sections, si je comprends bien, au tunnel. Il y en a une partie qui est utilisée par les...

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois dire que c'est un tunnel pour les piétons et aussi pour les gens qui jouent au golf. Dans la nouvelle construction, on a été obligé d'abaisser le niveau du tunnel pour passer en dessous de la route et on a été obligé de l'allonger pour passer en dessous de la voie ferrée.

M. Garon: Allonger de combien?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans les engagements financiers du passé, le député nous avait demandé énormément de renseignements sur cet engagement.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: On m'indique qu'on lui avait remis les plans et devis, une **boîte** pleine de documents. Maintenant, s'il n'a pas eu la chance d'examiner ce dossier-là, il me semble que tout était dans ce dossier. On lui a déjà donné tous ces renseignements-là.

M. Garon: En quelle année les travaux ont été faits? On en a parlé, mais...

M. Middlemiss: Regardez, ça, c'est une réclamation d'un contrat qui avait été octroyé en

1988. La fin des travaux, en 1989, donc...

M. Garon: L'engagement financier était de quelle date?

M. Middlemiss: Donc, ça a dû être...

M. Garon: Non, non, pas nécessairement. Le nombre pouvait être autorisé, mais il y a peut-être bien...

M. Middlemiss: Le contrat a été signé.

M. Garon: C'est l'engagement financier que je veux savoir. Ce n'est pas quand le contrat a été signé.

M. Middlemiss: Non, mais c'est que les engagements financiers se font au moment où on signe le contrat.

M. Garon: Pas nécessairement, des fois ça prend du temps avant qu'ils ne soient faits. Des fois, l'engagement financier précède, le contrat prend plus de temps.

M. Middlemiss: Malheureusement, je n'ai pas... Attendez, là...

M. Garon: Une réclamation sur un contrat. Je voudrais le contrat, mais l'engagement financier autorisant le contrat date de quand? C'est ça que je demande, en réalité, là.

M. Middlemiss: Le contrat a été signé le 23 du deuxième mois de 1988.

M. Garon: L'engagement financier datait de quand?

M. Middlemiss: Regardez, je ne le sais pas à quel moment, sauf que je vous dis que, normalement, l'engagement financier suit de près la date de la signature du contrat.

M. Garon: Il précède normalement - vous ne signez pas le contrat avant d'être autorisé - il ne suit pas, il précède.

M. Middlemiss: Il suit.

M. Garon: Bien non!

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: L'engagement financier précède toujours le contrat. Il faut que vous soyez autorisé à dépenser l'argent pour faire un contrat. S'il n'y a pas de contrat, vous n'allez pas l'autoriser **antérieurement**.

M. Middlemiss: Bien non! On signe le contrat. C'est qu'on signe le contrat avant ou à

la date. Il ne faut pas venir ici. On n'attend pas l'engagement financier avant de commencer les travaux.

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: Bien non! Bien non, c'est une fois qu'on a l'approbation du Conseil du trésor pour procéder, pour faire les travaux. Quand on vient ici, les travaux sont déjà en marche ou sont exécutés.

M. Garon: Bien, voyons, vous n'êtes pas autorisé à dépenser l'argent. Comment pouvez-vous signer des contrats alors que vous n'êtes pas autorisé à dépenser l'argent?

M. Middlemiss: Non, non. Le contrôle, ça, c'est en autant que les crédits sont acceptés. On procède pour signer le contrat, en autant que c'est dans le budget. C'est dans le budget, dans le budget de l'année. Donc, on n'attend pas de venir ici avant de signer le contrat. L'engagement vient à peu près immédiatement. Si on s'est engagé à signer un contrat avec une entreprise le 22, comme j'indiquais ici, à ce moment-là, c'est à peu près la date où on va...

M. Garon: Oui, parce que le programme est autorisé. Le programme 3, no 1.

M. Middlemiss: Oui, mais ici, après, on vient faire la vérification des engagements financiers dépassant 25 000 \$. Donc, la date de signature du contrat, c'était le 3 du deuxième mois de 1988. Donc, à ce moment-là, on n'est pas venu aux engagements financiers avant. On n'a pas eu d'engagement avant le 3 du deuxième mois de 1988.

M. Garon: Moi, je peux vous dire... Quand vous dites: Vous avez demandé toutes sortes de renseignements concernant ces travaux-là, ce n'est pas exact.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va être capable de lui donner le mois ainsi que la lettre de transmission...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...avec la caisse de documents qu'on lui a déjà envoyée...

M. Garon: Oui, j'aimerais ça, parce que vous allez voir que j'ai...

M. Middlemiss: ...concernant ce projet-là.

M. Garon: Non, vous ne verrez pas ça, justement. Vous ne verrez pas ça parce que... Non, justement, là, soyez bien prudent, parce qu'à ce moment-là, quand je posais des ques-

tions, j'ai commencé à demander des renseignements additionnels quand je me suis aperçu que les ministres ne répondaient pas. Le ministre qui était là, à ce moment-là, répondait, lui, aux questions. Alors, je n'ai pas eu besoin de lui demander autant de renseignements additionnels parce qu'il répondait aux questions.

M. Middlemiss: Oui?

M. Garon: Oui. Vérifiez, avant, le nombre de renseignements que vous m'avez fournis.

M. Middlemiss: C'est qui? Qui répondait? Lequel des ministres répondait?

M. Garon: Le député de Charlesbourg.

M. Middlemiss: Oui, hein.

M. Garon: Et il répondait aux questions.

M. Middlemiss: Oui. C'est bien. On va vous donner exactement la date et qui était le ministre avec qui vous avez discuté.

M. Garon: En février 1988. Le ministre a été changé en 1989, après les élections de 1989.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: À l'automne 1989.

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 30?

M. Middlemiss: Oui. On va lui... Mme la Présidente, on m'indique qu'il y avait eu une demande de renseignements et qu'on a envoyé une caisse de renseignements au député de Lévis concernant ce contrat-là en particulier, et ce n'était pas moi. Ce n'était pas moi qui était ici, ça, je peux vous l'assurer que ce n'était pas moi. Mais, entre le député de Charlesbourg et le député de Pontiac, il y a eu un autre député qui était ministre délégué aux Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les renseignements étant donnés...

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: On va apporter la lettre de transmission. Ça, on va la trouver.

M. Garon: Il y a une affirmation. On va vérifier les renseignements parce que, moi, je ne me rappelle pas de ça, ce qu'on dit là.

M. Middlemiss: Non, non. Nous autres aussi, on va vérifier. Mme la Présidente, tout ce que je

dis, c'est qu'on va vérifier et qu'on va lui donner une copie de la lettre de transmission.

M. Garon: Parce que, à ce moment-là, je ne devais pas...

M. Middlemiss: Si on a une copie de la lettre de transmission avec la date et avec les documents qu'on a envoyés, on déposera ça. Moi, on m'indique que ça a été fait. Si ça n'a pas été fait, comment ça se fait qu'on n'est pas revenu nous le demander, parce qu'il me semble que j'ai signé...

M. Garon: Parce que...

M. Middlemiss: La semaine dernière, j'ai signé une lettre qui répondait à toutes les demandes des crédits. On a donné tous les renseignements au député sur l'étude des crédits. (17 h 10)

M. Garon: À ce moment-là, je ne savais pas, moi, que... Je vais vous dire pourquoi, simplement. C'est parce que je pensais que c'était seulement un tunnel piétonnier dans le temps. C'est que, par après, j'ai su que c'était un tunnel qui reliait des clubs de golf. C'est par après que j'ai su ça. Au moment où je l'ai su, à ce moment-là, le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député, vous le savez depuis le début, que c'est une passerelle pour les joueurs de golf.

M. Garon: Non, je l'ai su quand le député de l'Ouest, M. Elkas, est devenu ministre.

M. Middlemiss: C'était ça en premier. Maintenant, c'est pour les piétons.

M. Garon: C'est au moment où il était ministre que j'ai su ça, pas avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'avez toujours su.

M. Garon: Non, on va vérifier. C'est simple. C'est facile à vérifier, ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce qu'il semblait manquer dans les renseignements, c'est qu'au tout début, avant de faire les travaux, le tunnel était utilisé seulement pour les golfeurs. C'est en faisant les nouveaux travaux qu'on l'a aménagé de façon à ce que les piétons puissent l'utiliser. Donc, on n'a pas construit un nouveau tunnel pour les golfeurs, c'est qu'on a construit un nouveau tunnel pour accommoder les piétons, et on a remis aux golfeurs ce qu'ils avaient déjà. C'est tout.

M. Garon: Alors, la distance... De toute façon, on peut revenir sur l'engagement n'im-

porte quand. Alors, je vous demande la distance qu'il a fallu allonger pour les fins des piétons par rapport au club de golf.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, je n'ai pas ça ici, sauf que, si on a transmis les plans, puis tout ça au député, il devrait être capable de retourner à ces renseignements...

M. Garon: Non, pas nécessairement.

M. Middlemiss: ...et d'établir c'est quoi la longueur. C'est qu'il nous a demandé une liste de choses.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je vous demande. Je vous demande... Vous avez dit qu'on a... Ce n'est même pas marqué ici. C'est vous qui m'avez dit ça dans vos réponses. Écoutez, on va arrêter de jouer aux niaiseux. Moi, je suis tanné de ça, j'ai passé l'âge de jouer avec ces niaiseuries. C'est marqué ici: un tunnel piétonnier. Je ne suis pas à même, en lisant, de dire ça, que c'est entre des clubs de golf. Quand j'ai posé la question, je ne savais même pas que c'était en fonction des clubs de golf. Je sais qu'il y en a eu qui ont été faits pour des clubs de golf. Vous me dites qu'il a été obligé d'être rallongé pour qu'il serve aussi aux piétons, parce que, initialement, il ne servait rien qu'au club de golf.

Quand vous lisez ça, vous ne le savez pas. C'est vous qui venez de me répondre ça. À votre question, je vous demande - parce que c'est la réponse que vous m'avez donnée - de combien il a fallu le rallonger pour qu'il serve aussi aux piétons. C'est tout ça que je vous demande.

M. Middlemiss: Je n'ai jamais dit ça. On va corriger ça. J'ai dit qu'en plus d'être abaissé le tunnel a été allongé et que, maintenant, les piétons peuvent l'utiliser. S'il a été allongé, c'est parce que, avant, il était seulement sous la route 20. Aujourd'hui, il est sous la route 20 et les voies ferrées. Regardez, c'est ça. Je n'ai jamais dit qu'il a été allongé pour les piétons. Ça, vous avez mal compris, c'était très clair.

M. Garon: O.K. On va le mettre en suspens. On va faire venir les galées et on en reparlera ce soir. Écoutez, moi, je sais ce que je dis. Je ne déraile pas.

M. Middlemiss: Non, non. Regardez...

M. Garon: Alors, on va faire venir les galées, puis on va en parler ce soir.

M. Middlemiss: Une seconde. Mme la Présidente, c'est qu'il y a deux volets à la chose. J'ai dit que les piétons peuvent l'utiliser et j'ai dit qu'on l'a allongé et abaissé. On l'a allongé

pour qu'il passe en dessous de la voie ferrée. C'est ça que j'ai dit. C'est exactement ça que j'ai dit, moi.

M. Garon: Oui, mais, au début, à la première question que je vous ai demandée, vous m'avez dit que c'était...

M. Middlemiss: Un tunnel qui était pour les piétons.

M. Garon: ...pour les clubs de golf...

M. Middlemiss: Puis les piétons.

M. Garon: ...et qu'il était rallongé pour servir également aux piétons.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: C'est ça que vous m'avez dit au point de départ. Je ne savais pas que c'était le tunnel des clubs de golf.

M. Middlemiss: Au point de départ, Mme la Présidente, j'ai dit que c'était le tunnel pour les piétons et les joueurs de golf. Après ça, je suis revenu et je vous ai dit, Mme la Présidente, que, dans la nouvelle construction, on avait été obligé d'abaisser le tunnel pour passer en dessous et qu'on l'avait allongé pour passer en dessous de la voie ferrée. C'est dans ce contexte que j'ai parlé d'abaisser et de rallonger.

M. Garon: On va faire venir les galées, puis on en parlera ce soir.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Alors, on suspend.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 30 est suspendu. J'appelle l'engagement 31.

M. Garon: Mais, vous ne m'avez pas dit, par exemple, c'était pourquoi la réclamation.

M. Middlemiss: Mais, vous ne m'avez pas posé la question!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je ne peux pas deviner vos questions, M. le député de Lévis.

M. Garon: Bien oui, mais c'est ça le but de l'affaire. C'est une réclamation de 271 000 \$. Vous m'avez dit que ça devait coûter 1 950 000 \$ et que le total faisait 2 500 000 \$. J'ai donc déduit qu'il y avait un montant d'à peu près 200 000 \$ pour les imprévus, quelque 200 000 \$. Puis, vous avez dit, donc, qu'il y

avait 271 000 \$. Vous avez dit que ça ferait à peu près autour de 2 500 000 \$. Je vous demande: La réclamation est pourquoi? C'est ça le but de l'engagement, c'est pour la réclamation.

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

M. Middlemiss: On veut savoir c'est quoi la réclamation.

La Présidente (Mme Bélanger): La raison de la réclamation.

(Consultation)

M. Middlemiss: O.K. La réclamation de l'entrepreneur, c'est au mois de novembre 1989. L'entrepreneur a présenté une réclamation de 638 043 \$. Suite à un premier rapport d'étude et à une offre de 195 900,78 \$, l'entrepreneur révisa ses demandes pour un montant total de 441 235,81 \$, soit: perte de production, 147 920,08 \$; travaux imprévus non payés, 73 267,07 \$; prolongation du délai de plus de 8 mois, 120 827,66 \$; frais de financement et intérêts, 99 221 \$, pour un total de 441 235,81 \$. La recommandation du service des réclamations y donne droit, sauf pour les frais de financement. Donc, on lui donne: perte de productivité, 91 448,20 \$; travaux imprévus non payés, 64 871,59 \$; délai supplémentaire, 104 644,58 \$, pour un montant de 260 964,37 \$.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez accepté, vous, là-dedans? Qu'est-ce que vous n'avez pas accepté?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Il y a des montants que vous n'avez pas acceptés. La perte de production, c'est quoi? La perte de productivité, la perte de production, c'est quoi, ça?

M. Middlemiss: Il réclamait 147 000 \$ et on a donné 91 448 \$.

M. Garon: Pour la perte de production. C'est quoi? Je ne comprends pas ça, là.

M. Middlemiss: Bien, c'est que, lorsque l'entrepreneur soumissionne sur un contrat, selon les conditions, il doit assumer que ça va lui prendre tant d'heures, tant de temps pour exécuter les travaux.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Puisqu'il a dû y avoir quelque chose qui n'était pas tout à fait indiqué dans les plans et devis, l'entrepreneur n'a pas pu produire aussi vite qu'il l'avait prévu. Donc, pour

ces raisons-là, ou bien il y avait des problèmes de... La perte de productivité, c'est parce que, dans les emprises du CN et du CP, faire l'excavation jusqu'au niveau du tunnel et installer des ponts temporaires pour supporter, ces travaux devaient être terminés le 1er mai, mais ne le furent que le 16 septembre. Ça, c'est dû au fait qu'ils ne pouvaient pas travailler les heures nécessaires. C'est qu'il y avait des travaux qui devaient être exécutés par le CN et le CP, et, après ça, l'entrepreneur a été retardé. Donc, sa production n'était pas aussi bonne qu'il ne l'avait prévu. Pour les travaux imprévus, sa réclamation était de 73 267 \$. Après vérification, on accordait 64 871,59 \$.

M. Garon: Mais, pourquoi sa production n'était pas aussi bonne que prévu, après, parce que les travaux ont été retardés? Je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Comme je l'ai indiqué, c'est qu'il y avait des travaux qui devaient être exécutés par des tierces personnes, qui étaient le CP et le CN.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Donc, si eux n'exécutaient pas les travaux assez vite, lui, il était retardé. Il ne pouvait pas produire autant. C'est ça qu'il réclamait.

M. Garon: Mais, en quoi ça lui a coûté plus cher, là?

M. Middlemiss: Regardez, il a été obligé de garder son chantier ouvert, je pense que c'est huit mois de plus, pour être capable...

M. Garon: Huit mois?

M. Middlemiss: ...d'exécuter - oui - ces travaux-là, parce qu'il n'a pas pu faire les travaux tel qu'il l'avait prévu.

M. Garon: Mais le CN et le CP, vous étiez-vous entendu avec, ou si vous ne vous étiez pas entendu avec?

M. Middlemiss: Pardon?

(17 h 20)

M. Garon: Huit mois, c'est...

M. Middlemiss: Prolongation du délai de plus de huit mois.

M. Garon: Huit mois, ce n'est pas un délai en monde là. Vous étiez-vous entendu avec le CN ou le CP, ou bien... Comment ça marche, ça? Ça n'a pas de bon sens. Huit mois! Ça n'a pas de bon sens, ça. Ça marche comme la chienne à Jacques.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que, malheureusement, c'est le CN et le CP qui sont responsables, dans le sens qu'on travaillait sur leurs emprises et qu'il fallait malheureusement attendre qu'ils fassent les choses qu'ils avaient à faire avant qu'on puisse exécuter et compléter ce contrat-là.

M. Garon: Aviez-vous une entente avec eux, comme quoi ils devaient les faire à telle date?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: Il n'y avait pas d'entente sur le temps. Il y avait une entente sur les choses qu'ils devaient faire, mais sur le temps, non. Ils sont maîtres chez eux.

M. Garon: Je comprends, mais vous devez avoir travaillé ensemble sur leurs affaires. Vous dites: On s'entend sur ce qu'ils doivent faire, mais il n'y a pas de délai. Vous avez un entrepreneur qui a un délai. Ça ne marche pas, ça. Entre vous puis moi, là...

M. Middlemiss: Non, regardez...

M. Garon: ...on voit bien que ce n'est pas de la bonne gestion. Il doit y avoir des coordonnateurs là-dedans. Il doit y avoir des gens qui s'occupent que les choses soient faites, qu'on se soit entendu pour que tout marche ensemble.

M. Middlemiss: Regardez, comme je vous ai dit, les travaux devaient être terminés le 1er mai et ne furent finis que le 16 septembre de la part du CN et du CP. Donc, après ça, l'entrepreneur a pu exécuter ses travaux.

M. Garon: Mais les huit mois sont où? Ça devait être au mois de mai, et c'est au mois de septembre. Ça fait quatre mois.

M. Middlemiss: Oui, sauf que le retard de débiter les travaux... Au lieu de les débiter au mois de mai, tu les débutes au mois de septembre. Il y a un problème là aussi de saison, donc, qui a eu comme effet que c'était huit mois de plus comme délai pour l'entrepreneur.

M. Garon: Les travaux ont été finis quand, au complet?

M. Middlemiss: Le 15 du cinquième mois de 1989. Le 15 mai 1989.

M. Garon: Le 15 mai?

M. Middlemiss: Oui, 1989.

M. Garon: Le 15 mai 1989?

M. Middlemiss: Oui. La date de fin prévue était le 3 du huitième mois de 1988.

M. Garon: Il n'y avait pas d'obligation pour les chemins de fer de finir leurs affaires à telle date, pour que vous puissiez vous organiser en conséquence?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Est-ce que c'est toujours comme ça que vous marchez, au ministère des Transports?

M. Middlemiss: Non. Regardez, lorsqu'on est sur le terrain, le droit de passage de CNCP, c'est un peu eux qui dictent les lignes de conduite. Peut-être qu'il y a des cas où il n'y en a pas, de retard. Dans celui-là, ici, il y en a des retards et, malheureusement, il n'y avait rien qu'on pouvait faire pour les empêcher.

M. Garon: Les travaux qui devaient être faits sur les terrains du CN, est-ce qu'ils étaient prévus au devis de la soumission?

M. Middlemiss: C'est pour le tunnel des piétons qui passe en dessous de la voie ferrée.

M. Garon: Est-ce que les travaux qui devaient être faits par le CN et le CP étaient prévus au devis de la soumission?

M. Middlemiss: Non, ce n'était pas prévu au contrat. C'est que les travaux que le CNCP... C'était entre le ministère et le CNCP que ces travaux-là devaient être faits par le CNCP. Donc, ça ne faisait pas partie du contrat avec l'entrepreneur.

M. Garon: Mais les travaux que vous autres, que votre entrepreneur devait faire sur les terrains du CNCP, est-ce qu'ils étaient prévus au devis de la soumission?

M. Middlemiss: Que l'entrepreneur... Oui, oui, c'est certain.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est que l'entrepreneur a soumissionné sur la construction d'un tunnel en dessous de la voie ferrée et de la route 20, sauf que le CNCP avait des travaux, eux, à faire-

Une voix: Ils devaient faire l'excavation en même temps que la pose des ponts temporaires, CN ou CP.

M. Garon: Trouvez-vous ça normal?

M. Middlemiss: Regardez, lorsqu'on travaille sur...

M. Garon: Non, non, vous faites un contrat avec un entrepreneur, il y a des échéanciers à respecter, il y a un devis à faire. Vous travaillez sur des terrains, les travaux doivent être faits par le CN et le CP avant, antérieurement à ce qu'il puisse faire les siens. Il y a un délai, il y a un prix, puis vous ne vous assurez pas que le CN et le CP vont avoir fait ces travaux en temps utile. Vous n'avez pas d'entente avec le CN et le CP que ça va être fait en temps utile, pour que votre entrepreneur, lui, puisse fonctionner en fonction du contrat qu'il a signé avec vous autres. Trouvez-vous ça normal?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans un cas comme ça, c'est certain qu'il y a eu des discussions entre le ministère des Transports et le CNCP sur la longueur de temps, combien ça prendrait de temps. Sur cette base-là, on est allé en soumissions et on a indiqué à l'entrepreneur qu'il devait terminer ses travaux à une certaine date. Mais, malheureusement, le CNCP n'a pas réussi à exécuter les travaux tel que prévu pour le 1er mai 1988. Ça a occasionné des retards pour l'entrepreneur, pour que lui puisse exécuter son contrat.

Mais je suis convaincu qu'il a dû y avoir des discussions, des échanges avec le CNCP.

M. Garon: Mais il n'y avait pas d'entente entre le CN, le CP et vous autres sur un délai pour le 1er mai?

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, qu'une partie des retards du CNCP, ce n'est pas juste un problème administratif là, c'est un problème technique. C'est que la ligne, c'est la ligne transcontinentale qui passe là, et eux-mêmes ont eu, dans l'exécution de leurs travaux, des problèmes techniques avec le sous-sol. Donc, eux-mêmes ont été retardés, non pas par des choses qui étaient peut-être... C'était imprévu qu'ils rencontrent des problèmes de sous-sol, surtout avec l'importance de cette voie ferrée là, la transcontinentale.

Donc, c'est une série de problèmes techniques qui a occasionné un retard de la part du CNCP et qui a eu, par ricochet, pour effet de retarder l'exécution du contrat de l'entrepreneur.

M. Garon: Sauf que, si vous aviez eu une entente écrite, il aurait été responsable, le CN. Il aurait eu une obligation de faire ses travaux en temps.

M. Middlemiss: Mais, regardez, j'ai l'impression qu'à ce moment-là le CN, vu que c'était leurs emprises, leurs voies ferrées, ils auraient

pu certainement exiger un temps peut-être... pas mal plus. Donc, c'est des choses qui, malheureusement, arrivent.

M. Garon: Comment pouvez-vous avoir des soumissions pour faire des travaux sur le terrain des autres sans avoir d'entente écrite que ces gens-là, qui doivent faire les travaux préliminaires, vont les avoir faits quand votre entrepreneur va pouvoir faire les siens? Ça n'a pas trop de bon sens!

M. Middlemiss: Regardez, comme je vous ai dit, il y a eu des échanges, des discussions avec ces gens-là, lorsqu'on travaille, tu sais, sur leurs voies ferrées. Et, dans ce cas-ci, ils ont eu des **problèmes** techniques. Mais probablement que, sur d'autres contrats, où il n'y en a pas, de problèmes techniques, il n'y a pas de problème d'échéancier. C'est ces choses-là qui se produisent.

M. Garon: Mais, qu'est-ce qu'ils devaient faire, le CN et le CP, sur leur terrain avant que votre entrepreneur puisse faire ses travaux? Qu'est-ce qu'ils avaient à faire, eux autres? Le soutien de leurs rails?
(17 h 30)

M. Middlemiss: Non, c'est qu'il fallait qu'ils soutiennent, qu'ils prennent en sous-œuvre les rails, parce qu'il y a un train qui passe là à toutes les heures. Donc, eux, c'était leur travail de maintenir leurs voies ferrées en opération et sécuritaires.

M. Garon: Malgré le trou.

M. Middlemiss: C'était ça. Ils ont eu des problèmes techniques, probablement avec le sous-sol. Donc, ça leur a pris plus de temps à être capable de faire le support temporaire pour laisser l'entrepreneur arriver et faire son tunnel.

M. Garon: Oui. Ce n'est pas drôle tout ça, **hein?** Si vous ne vous êtes pas entendus... Vous vous êtes entendus qu'ils devaient tenir leurs rails, mais vous ne vous êtes pas entendus quand il devait tenir leurs rails. Votre gars attendait qu'ils viennent tenir leurs rails, et ça a pris huit mois. Ce n'est pas drôle. C'est triste, quand on voit ça. Le gars qui paie des taxes, il est écoeuré bien net quand il entend des affaires de même, tu sais.

Ce n'est pas pour rien qu'actuellement, en Angleterre, ils veulent mettre en vente 25 000 écoles, les privatiser. L'État, actuellement... La Russie est en train de se débarrasser de son **État** parce qu'ils sont écoeurés d'une affaire qui ne marche pas, et regardez-nous, avec des affaires de même. Quand des fonctionnaires du CN et du CP, des fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent pas s'entendre, faire de coordination plus que ça, je vais vous dire

que je comprends que le monde veut sacrer tout ça dehors. Il y a des limites à faire gaspiller l'argent du public par des gens, comprends-tu, qui pensent que, faire une entente, c'est se mordre le front avec les dents d'en haut. Il y a des limites à des niaiseries. Ça n'a pas de bon sens! C'est l'incurie. Les gens responsables de ça, si j'étais vous, je les mettrais à la porte, je vais vous dire une affaire. On dépense l'argent des contribuables, et il y a des gens qui ne sont pas capables de faire leur job. Je comprends qu'il n'y a pas encore de femmes dans votre ministère.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je commence à penser que ça serait peut-être bien un peu plus précis, s'il y en avait quelques-unes assises à la table, devant vous autres!

Mme Pelchat: C'est la première parole sensée que je vous entends dire aujourd'hui, M. Garon.

M. Garon: Non. Je vous dis que c'est le testament que j'ai laissé, moi, à l'Agriculture, de mettre un peu plus de femmes là-dedans pour qu'on pense plus aux besoins des gens.

Mme Pelchat: C'est vrai. Regardez en arrière, il n'y en a pas une.

M. Garon: Hein?

Mme Pelchat: Il n'y en a pas une en arrière, c'est vrai.

M. Garon: Je le sais bien. Ça n'a pas de bon sens! Ça n'a pas de bon sens, tout simplement!

Une voix: Il y a du sexisme.

Mme Pelchat: C'est vrai. C'est vrai.

M. Garon: Je comprends que les contribuables sont dégoûtés quand ils voient une affaire de même. Il y a peut-être bien trop de permanence dans tout ça. Il y a des gens qui ne sentent pas qu'ils ont des obligations de résultats quelconques. Huit mois, pour aller tenir les rails des chemins de fer! On ne s'est pas entendus, on a eu le contrat, puis le gars était là et il attendait qu'ils viennent tenir les rails, lui, pour faire ses travaux. Après ça, il charge la réclamation. Le citoyen qui n'est pas responsable de ça, lui, il paie, parce qu'il y a des incompetents qui ont **été là-dedans**. Ne nous comptons pas d'histoires, c'est ça. C'est de l'incompétence crasse, en autant que je suis concerné. Il y a des limites, batêche!

Est-ce que je pourrais avoir une copie de la demande de réclamation de 271 000 \$ de l'entre-

preneur et la copie de l'avenant au contrat produit par votre ministère?

M. Middlemiss: Il n'y a pas d'avenant au contrat, Mme la Présidente. C'est une réclamation.

M. Garon: Non, mais là...

M. Middlemiss: Bien, vous avez demandé un avenant au contrat là.

M. Garon: Comme quoi le ministère...

M. Middlemiss: Bien, décidez-vous, là. Qu'est-ce que vous voulez avoir?

M. Garon: Vous appelez ça peut-être bien différemment, comme quoi vous avez accepté de payer...

M. Middlemiss: Savez-vous qu'est-ce que vous voulez avoir?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est quoi?

M. Garon: Pourquoi vous avez accepté de payer 271 166,31 \$?

M. Middlemiss: De quoi vous parlez? L'avenant au contrat, c'est quoi, là, ça? Savez-vous ce que vous voulez avoir, là?

M. Garon: Il y a eu une demande de réclamation, et vous l'avez acceptée pour 271 166,31 \$. Alors, ce n'est pas un avenant au contrat. Le contrat était de 1 950 000 \$, il va coûter 2 500 000 \$. Là-dessus, il y a une réclamation que vous acceptez pour 271 166 \$. Donc, vous changez le contrat. L'amendement au contrat... Comment vous appelez ça, un changement au contrat?

M. Middlemiss: Non.

Une voix: Un ordre de changement.

M. Garon: En tout cas, vous devez avoir votre langage à vous autres.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente. On parle des compétences de tout le monde, ici, puis, tout d'un coup...

M. Garon: Bien, écoutez...

M. Middlemiss: ...on nous pose une question. On nous demande... Il me demande la réclamation. C'est une réclamation, ça. Je n'ai pas dit que c'était un avenant au contrat, là.

M. Garon: Non, mais...

M. Middlemiss: On n'a pas signé un avenant à un contrat.

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Lorsqu'on signe un contrat et qu'on ajoute quelque chose au contrat, on signe un avenant.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ça, là, c'est ça qu'on fait.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Là, c'est une réclamation.

M. Garon: C'est parce que, dans votre affaire...

M. Middlemiss: C'est bien beau de beurrer tout le monde et d'appeler tout le monde des incompetents...

M. Garon: Oui, mais...

M. Middlemiss: ...mais il va falloir qu'on montre notre compétence, nous autres aussi.

M. Garon: Si vous ne croyez pas que c'est de l'incompétence, ça, vous l'êtes, vous aussi!

M. Middlemiss: Oui, on va vous montrer notre compétence.

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

M. Garon: Écoutez, non, mais il y a des limites...

Une voix: M. le député de Lévis... Non, non, non. On peut peut-être faire des farces, mais...

M. Garon: Mme la Présidente, j'affirme que, si...

Une voix: ...soyez poli, quand même.

M. Garon: ...le ministre ne considère pas que son ministère, qui ne s'est pas assuré que les deux compagnies de chemin de fer fassent leurs travaux en temps, et on va payer 271 000 \$ de plus à cause de ça, si lui ne considère pas qu'il y a eu de l'incompétence à son ministère, de s'assurer que les travaux soient faits en temps de la part des compagnies de chemin de fer, qu'on n'a même pas eu d'entente sur le moment où ils feraient leur travaux... Il y a de l'incompétence dans son ministère.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Si, lui, il ne considère pas que c'est de l'incompétence, il...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est facile pour quelqu'un...

M. Garon: Il y a des limites.

M. Middlemiss: ...de porter des jugements comme ça. Ça, c'est très facile. J'ai indiqué tantôt que ce n'était pas des problèmes nécessairement administratifs. Il y avait des problèmes techniques de sous-sol. Ça, Mme la Présidente, il n'y a personne qui peut le deviner, avec toute la bonne foi possible. Des gens avaient prévu que ça prendrait un certain temps. Malheureusement, ça a pris plus de temps. Je voulais juste faire une mise au point. C'est tellement facile de critiquer tout le monde quand, soi-même... Qu'on regarde donc. On regarde la poussière dans l'oeil du voisin, qu'on regarde donc la poutre qu'on a dans notre oeil, nous autres mêmes. C'est facile d'accuser tout le monde.

Vous voulez avoir la réclamation, je vais vous la donner, la réclamation, mais ne me demandez pas un avenant au contrat, parce qu'il n'y en a pas. Ce n'est pas un avenant au contrat.

M. Garon: Y compris la demande de l'entrepreneur et votre acceptation de payer le montant que vous demandez aujourd'hui comme réclamation, puisque le contrat, initialement, qui devait coûter 1 950 000 \$, il va coûter 2 500 000 \$: 550 000 \$ de plus que prévu! C'est beaucoup d'argent. Pour les gens qui ne sont pas blasés là, c'est beaucoup d'argent.

M. Middlemiss: On connaît la différence entre un avenant au contrat et une réclamation, Mme la Présidente. Oui, ça, on connaît ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 30 est vérifié sous réserve. J'appelle l'engagement 31.

M. Garon: L'acceptation d'une réclamation, vous appelez ça comment?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: L'acceptation d'une réclamation pour un montant, vous appelez ça comment, au ministère, par rapport au contrat?

M. Middlemiss: Une réclamation.

M. Garon: Puis, l'acceptation d'imprévus au contrat, vous appelez ça comment?

M. Middlemiss: Un avenant à un contrat,

c'est lorsqu'on signe un contrat pour certains travaux et qu'on décide d'en ajouter. On met un avenant pour augmenter la chose. Ici, le contrat a été payé. C'est une réclamation pour des travaux additionnels non prévus. On analyse la réclamation. Je vous ai tout raconté ça, tout à l'heure, qu'à une certaine date ils ont soumis une demande pour un montant de tant. Ensuite, on a dit: Non, on n'accepte pas ça. On va vous offrir ça. C'était ça la réclamation.

M. Garon: Oui, oui, mais ce que vous m'avez dit aussi, au point de départ - je me rappelle ce que vous m'avez dit - c'est que le contrat devait coûter 1 950 000 \$. Il va coûter 2 500 000 \$. Les imprévus prévus au contrat ne suffisaient pas pour les montants de dépassement. Pourquoi vous demandez un montant additionnel pour payer des imprévus additionnels? Alors, au contrat il y avait déjà des imprévus.

M. Middlemiss: Il y avait 10 %, comme dans tous les contrats.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: Sauf que, dans ce cas-ci, c'est une réclamation pour des choses spécifiques. Perte de production, ça, on n'en fait pas des imprévus pour ça. On assume que, lorsqu'on donne un contrat, tout va être capable d'être exécuté. On ne s'imagine pas qu'il y a une prolongation de délai, ça non plus. Des travaux imprévus, il y en avait là, et on l'a indiqué.

M. Garon: On continue.

M. Middlemiss: Donc, ça, c'est une réclamation que l'entrepreneur a faite en plus du contrat qu'il avait exécuté.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

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

M. Garon: C'est tous des dépassements. Alors, ça n'a pas de bon sens. C'est des dépassements partout. 122 000 \$, pour porter le contrat à 525 000 \$, à 31. Alors, à 32: dépassement de contrat, 33 000 \$ de plus, pour porter à 297 000 \$. À 33, 400 000 \$, pour porter le contrat à 1 800 000 \$. À 31 et 32, je ne poserais pas de questions additionnelles. À 33, 400 000 \$ de plus pour porter un contrat à 1 800 000 \$, le coût du contrat pour effectuer la surveillance des travaux de réfection de tronçons de l'autoroute 40. 400 000 \$ de plus, pour 1 800 000 \$, pour surveiller. C'est intéressant de surveiller plus pour que ça coûte plus cher. Je suppose que

le contrat a coûté plus cher, c'est pour ça? Quelle est la raison de ces 400 000 \$ de dépassement sur une surveillance, pour porter le contrat à 1 800 000 \$?

M. Middlemiss: C'est une sous-évaluation de l'envergure des travaux à réaliser qui se reflète directement sur les coûts de surveillance. Aujourd'hui, dû à l'ajout de nombreux travaux imprévus et de quantités additionnelles très significatives, le montant final anticipé en juin dernier sera largement dépassé. Cet état de fait a eu pour résultat un accroissement du personnel affecté à la surveillance de ces travaux et le prolongement de la période de surveillance.

M. Garon: Ils surveillaient quoi? C'était quoi? Des travaux de combien, dans les municipalités de Saint-Laurent et de Mont-Royal?

M. Middlemiss: C'est l'autoroute 40, boulevard Métropolitain, dans les municipalités de Saint-Laurent et de Mont-Royal, situées dans les circonscriptions électorales de Saint-Laurent et de Mont-Royal.

M. Garon: Mais des travaux de combien qu'ils surveillaient pour 1 800 000 \$?

M. Middlemiss: 22 000 000 \$.

M. Garon: 22 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Qui devaient coûter combien et qui vont coûter combien?

M. Middlemiss: Les coûts de surveillance?

M. Garon: Non, le coût du contrat. Parce qu'il semble que plus le contrat que tu surveilles coûte cher, plus que la surveillance coûte cher aussi.

M. Middlemiss: Le coût réel, c'est 22 000 000 \$. C'est de l'ordre de 22 000 000 \$.

M. Garon: Ça devait coûter combien au point de départ?

M. Middlemiss: Au point de départ, on parlait à peu près de 17 000 000 \$.

M. Garon: C'est bien.

M. Middlemiss: Excusez. Les soumissions, qui étaient de six... On parlait d'un contrat de l'ordre de... La soumission était de 6 000 097 \$ dans un cas, l'autre soumission était de 6 559 000 \$. Donc, on parle de 12 600 000 \$, et ça a fini autour de 22 400 000 \$.
(17 h 40)

M. Garon: Alors, moi, si je surveille le contrat pour 1 400 000 \$, qui doit coûter quelque 12 000 000 \$, s'il coûte 22 000 000 \$, bien, je charge 400 000 \$ de plus pour avoir surveillé un contrat qui coûte quasiment le double. Ça va bien.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que c'est tellement facile, lorsqu'on ne comprend pas ce qui se passe, de faire des...

M. Garon: Non, non. Mais, là, on n'est pas dans Aguanish.

M. Middlemiss: Non, non. Mme la Présidente, c'est que les gens qui font la surveillance sont engagés à tant l'heure. Ils sont payés pour les heures... Tantôt, le député de Lévis, concernant le pont sur l'autoroute 20, il se demandait pourquoi l'inspecteur était parti à 17 heures et, après ça, il vient maintenant et il nous critique parce qu'on veut garder l'inspecteur là pendant que les travaux se font. Donc, ça prend plus d'heures parce qu'il y a plus de travaux qui sont exécutés, c'est pour ça que ça coûte plus cher. C'est ça. Une des raisons pour lesquelles ça coûte plus cher - je l'ai expliqué tantôt - le boulevard Métropolitain, c'est qu'on s'est aperçu, lorsqu'on a commencé à le réparer, qu'il y avait plus de quantité de béton qui était nécessaire qu'avant, et c'est pour ça que ça va coûter plus cher. C'est exactement ça.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Un autre contrat de surveillance qui coûte plus cher. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 35.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 36.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 37.

M. Garon: L'engagement 37, les fusils à peinture.

Une voix: Des fusils à peinture pour marquer ça? Est-ce que c'était pour le marquage?

M. Garon: Je ne le sais pas. Des fusils à peindre, pourquoi? De marque **Binks**. Contrat pour l'achat de 50 fusils à peindre et **acces-**

soires.

M. Middlemiss: Ah oui! C'est pour les camions traceurs qui **font** les lignes.

M. Garon: Ah! Pour faire des lignes blanches ou des lignes jaunes?

M. Middlemiss: Ça prend des fusils pour faire la peinture.

M. Garon: À quelle largeur?

M. Middlemiss: La largeur standard, pas la largeur que vous aviez dans votre temps.

M. Garon: Non, non. Mais c'est des fusils qui sont spécifiés pour une largeur précise?

M. Middlemiss: Bien, on fait nos lignes de la largeur standard, qui est acceptée tout partout.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 37?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38.

M. Garon: Bon! La pellicule de 3M.

M. Middlemiss: Ah!

M. Garon: Alors, est-ce que vous avez décidé d'aller en appel d'offres maintenant, ou si c'est encore un contrat négocié? 3M.

M. Middlemiss: Elle est la seule à s'être qualifiée pour la fourniture de pellicule **réflé**-chissante...

M. Garon: Type 1, classe 1, grade 1.

M. Middlemiss: ...à haute intensité, selon les conclusions du comité d'évaluation et d'approbation des pellicules réfléchissantes autocollantes.

M. Garon: Vous n'allez pas en appel d'offres, là-dessus?

M. Middlemiss: C'est les seuls qui... La compagnie 3M est la seule à s'être qualifiée...

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: ...pour la fourniture de pellicule. Vous voulez qu'on ait quelque chose de qualité.

M. Garon: Non, non, mais il y en a. On s'est rendu compte, en posant des questions

antérieurement, à un ministre antérieur, qu'il y en avait huit compagnies qui faisaient des...

M. Middlemiss: Ça, c'est la haute intensité. Mme la Présidente, ce que je dis au député de Lévis...

M. Garon: Vous réservez ça à quoi, la haute intensité?

M. Middlemiss: Pardon? On utilise ça où?

M. Garon: Oui. Puis, il y a rien qu'une compagnie qui fait la haute intensité?

M. Middlemiss: Non. C'est la seule à se qualifier. On a dit que c'est la seule qui a pu se qualifier selon les conclusions du comité d'évaluation et d'approbation des pellicules **réfléchis**-santes autocollantes.

M. Garon: Les autres ne sont pas qualifiées?

M. Middlemiss: Bien non, pas pour...

M. Garon: Mais, les autres, ils doivent en vendre ailleurs en Amérique du Nord. Autrement, elles ne seraient pas en opération.

M. Middlemiss: On va vous donner les compagnies: **Arlon**, USA; **Kamematsu** Goshu, Japon; **Kleen** Stik Fasson Inc., États-Unis; Masuko International, Japon; Mitsui & compagnie Canada **Ltée** et 3M Canada. De 3M Canada, contrairement aux autres, le grade 1, classe 1 a été accepté comme **fournisseur** potentiel; les autres, du tout. Dans le grade 2, classe 1, Arlon a été acceptée pour la couleur jaune, la couleur orange et le vert; Kanematsu Goshu, dans le jaune, le blanc et le vert, mais, 3M Canada, dans toutes les **catégories**.

M. Garon: Dans le grade 1...

Une voix: Pardon?

M. Garon: ...il n'y en a rien qu'un que vous qualifiez, grade 1.

M. Middlemiss: Mais il y a 3M Canada, selon le comité, qui rencontre toutes les...

M. Garon: Oui, sauf que, ailleurs en Amérique du Nord, **est-ce** qu'il y en a d'autres qui vendent du **grade 1**?

M. Middlemiss: Regardez, ça, je ne le sais pas, moi. Nous autres, on a établi des standards de qualité, au ministère, et on a un comité qui a fait la vérification. Dans le contexte du grade 1, classe 1, la seule compagnie, c'est 3M Canada, qui a rencontré toutes les couleurs, sauf le

brun, et, dans le grade 2, classe 1, elle a rencontré tout. Les autres en ont rencontré trois au maximum. Il n'y a pas une autre compagnie - quatre, au maximum - qui a eu quatre couleurs. 3M rencontre sur toute la ligne.

Donc, selon nos standards, selon la qualité - il me semble qu'on parlait de qualité tantôt, qu'il fallait faire des choses de qualité... Lorsqu'on veut faire des choses de qualité, on se fait pointer du doigt comme n'étant pas, **peut-être...** comme favorisant quelqu'un d'autre.

M. Garon: C'est parce que, si les autres vendent dans le reste de l'Amérique du Nord, qui a une signalisation qui est aussi bonne, sinon meilleure que la nôtre... Elles doivent en vendre. Autrement, elles ne seraient pas en opération.

M. Middlemiss: Il me semble... Regardez, c'est que vous allez aux États-Unis. Est-ce que vous avez vérifié si c'était 3M ou une autre compagnie qui était là?

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Nous autres, on...

M. Garon: Mais je vous demande, et je vous dis: Les compagnies qui font du grade 1, elles n'en feraient pas si elles ne pouvaient pas en vendre aux autres gouvernements.

M. Middlemiss: Mais, regardez...

M. Garon: Si elles n'étaient pas capables d'en vendre dans le reste de l'Amérique du Nord, elles n'en feraient pas. On est dans le monde.

M. Middlemiss: Pour nous autres, ça n'a pas rencontré nos exigences, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui, oui. Contrat négocié.

M. Middlemiss: C'est une norme du BNQ, en passant, qui est le Bureau de normalisation du Québec.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 38?

M. Garon: Manufacturé où?

M. Middlemiss: Saint Paul. On me dit Saint Paul, Minnesota. C'est utilisé sur les autoroutes.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Aux États-Unis, ils achètent seulement 3M, eux autres, pour leurs autoroutes?

M. Middlemiss: Je ne pourrais pas vous le dire, vous dire oui ou non. Je parlerais à travers mon chapeau.

M. Garon: Des produits américains, selon les normes du BNQ.

M. Middlemiss: Le Bureau de normalisation du Québec.

M. Garon: Et qu'ils vendent ailleurs aux États-Unis.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, est-ce que le député de Lévis trouve que le Bureau de normalisation du Québec, c'est farfelu, que ce n'est pas une bonne chose? Est-ce que c'est ça qu'il nous dit, Mme la Présidente?

M. Garon: Non, ce que je dis essentiellement, c'est que la classe 1, grade 1, les autres compagnies n'en feraient pas si elles ne pouvaient pas en vendre en Amérique du Nord.

M. Middlemiss: Mais, Mme la Présidente, à ce moment-là, le député de Lévis devrait vérifier auprès des États-Unis, puis des autres provinces, à savoir de qui ils achètent leur grade 1, classe 1 et quelle est la performance. Ça leur coûte combien et quelle est la durée de...
(17 h 50)

M. Garon: Je vais le faire. Je vais avoir une excellente occasion de le faire, là.

M. Middlemiss: Bien, faites-le!

M. Garon: Bientôt, je vais le faire, justement.

M. Middlemiss: Je suis heureux de savoir que je vous ai donné une bonne suggestion.

M. Garon: Je vais le faire, parce que je trouve curieux que des compagnies qui font affaire ailleurs, elles ne se classent pas ici, mais elles se classent ailleurs. Puis, la signalisation d'ailleurs, je vais vous dire, s'il y a quelque chose, elle est supérieure à la nôtre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le professeur Paquette de l'Université Laval a demandé à des Américains...

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: ...leur perception de la signalisation au Québec. Ils ont dit que c'était la même chose, l'équivalent aux États-Unis.

M. Garon: On ne parie pas de la même affaire, là.

M. Middlemiss: C'est les touristes eux-

mêmes qui ont dit ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui, oui, il en vient de moins en moins. Nos hôtels sont occupés à peu près à 50 %. Je suppose qu'ils trouvent ça bon? Avec la taxe à 15,56 %, même les gens d'ici s'en vont ailleurs!

M. Middlemiss: Il semblerait que c'est le bonheur du député de Lévis de voir qu'il y a moins de touristes qui viennent ici, et tout ça. Il semble jouir du fait que, peut-être, l'économie n'est pas aussi bonne qu'elle ne devrait l'être.

M. Garon: Non, mais, s'ils payaient moins de taxes...

M. Middlemiss: Au contraire. Moi, Mme la Présidente, je déplore des situations, et on travaille dans le but de vouloir améliorer.

Une voix: Voilà!

M. Garon: Bien, baissez les taxes. Baissez les taxes sur le gaz, là. Vous avez dit que vous aviez augmenté les taxes de 13,3 cents à 19,9 cents depuis que vous êtes là. Ça, c'est 6,6 cents du litre, alors que M. Bush est en difficulté parce qu'il a augmenté, lui, de 5 cents du gallon.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on a ajouté 1 700 000 000 \$ de plus sur cinq ans dans le réseau routier.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas vrai, ça.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Non, non. Ça, on en a fait la preuve, ce n'est pas exact. C'est par rapport à l'année de base. L'année de base, c'est ce que coûterait le ministère si on le fermait. Ah non, non. Il n'y a pas une cent de...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on le voit. Allez demander aux gens! Allez voir les routes! Allez voir!

M. Garon: Non, non, il n'y a pas d'argent de plus. L'année que vous avez annoncé ça, l'année 1989, il n'y en avait pas plus que pour l'année précédente. L'année 1990, il n'y en avait pas plus que pour l'année 1989. L'année 1991 n'était pas indexée et l'année 1992, non plus. Il va y en avoir un peu plus en 1993 et 1994, mais il y en a eu moins en 1990, 1991 et 1992.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que tout le monde, au Québec, le sait, qu'il y a plus de travaux qui se font, plus de pavage, des améliorations. Il y a seulement M. le député de Lévis...

M. Garon: Bien non, bien voyons! Demandez aux camionneurs!

M. Middlemiss: ...lui et son chercheur, qui n'ont pas tout à fait la bonne chose. Je me souviens, l'an passé, l'envolée, les sorties qu'ils avaient faites concernant les dépenses. Ils avaient mélangé l'année précédente avec l'année courante.

M. Garon: Vous nous avez même donné raison dans les chiffres qui ont été publiés cette année avec ce qu'on vous avait dit. Vous avez essayé de vous chercher de l'ouvrage pour essayer de demander à...

M. Middlemiss: Jamais! Jamais, Mme la Présidente. Jamais!

La Présidente (Mme Bélanger): Revenons à la pertinence du débat. L'engagement 38 est vérifié?

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, les travaux se font bien cette année.

M. Garon: Si les gens veulent payer plus de taxes, au Québec, qu'ils votent libéral. On va leur dire aux prochaines élections.

M. Tremblay (Rimouski): Allons!

M. Garon: Alors, les gens qui vont voter pour avoir plus de taxes, ils auront rien qu'eux autres à plaindre.

M. Gauvin: Les gens qui veulent avoir plus d'argent, qu'ils votent libéral.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Des enfants d'école.

Une voix: Laissez-les dire la vérité, Mme la Présidente.

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

M. Garon: Robert la taxe.

M. Gauvin: J'espère que c'est tout enregistré en même temps, parce qu'on va revenir là-dessus.

M. Garon: Oui, oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): En parlant d'enregistrement, M. le député de Lévis, vous n'aurez pas les galées ce soir, parce que les responsables du **Journal des débats** ne sont pas là, et c'est un enregistrement. Le gouvernement, il est économique. Il ne paie pas de sur-temps.

M. Garon: Non, c'est parce qu'ils ont eu du monde en vacances en même temps. Comme si le parlement était fermé pendant l'été, d'ailleurs, ce dont les gens de Québec se plaignent.

Une voix: On peut les mettre dehors.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez l'esprit mal tourné.

M. Garon: Non, la planification, c'est de ne pas mettre tout le monde en même temps en vacances. C'est de faire en sorte qu'il y en ait qui tiennent le fort.

M. Gauvin: Vous irez expliquer ça à l'Office de la construction.

M. Garon: Non, eux autres, ils font ça pendant 15 jours. C'est mieux. Ce n'est pas pareil.

M. Camden: Vous auriez dû dire ça à M. Brassard et à votre chef.

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

M. Camden: Il n'y plus personne pour commenter les négociations, là.

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

M. Garon: Vérifié péniblement. L'engagement 39. Pourquoi la soumission n'est pas conforme?

M. Middlemiss: Laquelle?

M. Garon: Parce qu'il dit qu'elle ne répond pas aux exigences du ministère. Quelles exigences? C'est un peu vague.

(Consultation)

M. Garon: On va demander au ministère de l'Industrie et du Commerce si la qualité totale commence à être appliquée dans ses ministères. La qualité totale.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez. Dans le cas du no 1, qui est Freightliner...

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Premièrement, le ministère demande un longeron d'une seule pièce. Le fournisseur offre un longeron double.

M. Garon: C'est quoi un longeron?

M. Middlemiss: Le «frame».

M. Garon: Il est meilleur?

M. Middlemiss: Le châssis.

M. Garon: Un longeron double, c'est meilleur qu'un simple?

Une voix: C'est comme un «burger» double.

M. Garon: On ne l'accepte pas parce qu'il est meilleur marché et qu'il fait un produit supérieur?

M. Middlemiss: Non, non. Provenant d'une seule pièce. Donc, je présume que, s'il est double, c'est parce qu'on a pris deux pièces et qu'on les a mises ensemble.

M. Gauvin: C'est ça.

Une voix: C'est en plein ça.

M. Middlemiss: O.K.?

M. Gauvin: Une pièce en avant et une pièce en arrière.

Une voix: D'accord.

M. Middlemiss: Donc, on veut une seule pièce. O.K.? L'autre, c'est la cabine-essieu CA-2743MM exigée. Le fournisseur ne fait aucune mention de la distance cabine-essieu sur sa soumission.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Réservoir à carburant... Vous n'en voulez plus là?

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

M. Garon: Engagement 40, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 41.

M. Garon: Qu'est-ce qui s'est passé, là? 469 000 \$ additionnels pour porter à 3 217 000 \$ le coût du contrat pour le nettoyage et la peinture des surfaces d'acier du pont Honoré-Mercier. 469 000 \$ de plus pour nettoyer - la peinture, vous savez, elle était là, elle - la peinture et la surface. Alors, qu'est-ce qui s'est passé pour que ça coûte 469 000 \$ de plus que la soumission? C'est parce qu'ils repeinturaient à mesure?

Mme Pelchat: Bon, étant donné l'heure... Il reste trente secondes, M. le député.

M. Garon: C'est quoi?

M. Middlemiss: En juin 1989, peu après le début des travaux, l'entrepreneur a avisé le ministère qu'il contestait le montant des quantités totales de surface d'acier à peindre tel qu'indiqué au bordereau de soumission. Selon lui, il avait été mal évalué. La révision des calculs effectuée par la Direction des structures révéla un certain nombre de sources d'erreurs et d'omissions dans la procédure d'évaluation originalement adoptée, d'où a résulté une sous-estimation de la surface à calculer.

La surface totale révisée est ainsi devenue 64 392 mètres carrés au lieu des 55 000 mètres carrés prévus au contrat. Cette différence s'explique par: l'omission de la partie de la structure ajoutée lors du rehaussement du tablier au temps de la canalisation du Saint-Laurent, donc on l'avait oubliée; l'omission de tenir compte des surfaces supplémentaires résultant des rivets, boulons, échelles, appareils d'appui, accessoires; une trop grande erreur d'approximation par défaut dans l'évaluation de la surface de l'arche. Une partie de l'arche ayant déjà été peinte, quelques années auparavant, il s'agissait d'estimer la portion qu'il restait à faire dans le cadre du présent contrat.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, étant donné l'heure, nous suspendons les travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du secteur voirie du ministère des Transports, à compter de l'engagement 30 du mois d'avril 1991. Lors de la suspension des travaux, nous étions aux engagements du mois d'avril, l'engagement 41.

M. Garon: Engagement 41. Alors, la peinture. Le ministère a mal évalué la peinture. C'est le ministère qui a fait l'évaluation de la peinture, qui s'est trompé de 15 % dans la peinture à poser. Est-ce que c'était la première fois qu'on peindrait ce pont-là?

M. Middlemiss: Non, il me semble que j'ai indiqué, en donnant la description des raisons pourquoi ça a coûté plus cher, qu'il y avait une arche qui avait déjà été peinte et qu'on tentait d'évaluer qu'est-ce qui avait été fait et qu'est-ce qui n'avait pas été fait. Donc, sur cette **base-là**, je dirais qu'il a déjà été peinturé, ce pont-là.

M. Garon: Combien de fois? C'est un pont construit en quelle année? 1935? Il a dû être peinturé plusieurs fois.

M. Middlemiss: On m'indique, construit en 1935, au maximum trois fois.

M. Garon: Peinturé trois fois depuis 1935.

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

M. Garon: En 60 ans. Les ponts, on les peinture à tous les 20 ans?

M. Middlemiss: Ça dépend des ponts, ça dépend où ils sont situés.

(Consultation)

M. Middlemiss: On m'indique que la moyenne aujourd'hui est de 12 à 15 ans. Mais, avant l'utilisation de sel en aussi grande quantité qu'on le fait aujourd'hui, c'était pas mal... peut-être à tous les 20 ou 25 ans, la période de...

M. Garon: Dans le temps des chevaux ça usait moins les ponts.

M. Middlemiss: Mais non, c'est le sel. Ce n'est pas les chevaux comme le sel.

M. Garon: Donc, dans le temps des chevaux, ils n'avaient pas besoin de sel pour les chevaux.

M. Middlemiss: Non, ils n'en avaient pas besoin. C'étaient des fers. Il fallait bien les ferrer.

M. Garon: Ça fait que, jusqu'en 1945, pendant les 10 premières années, il n'avait pas besoin d'être peinturé. Mais les chemins d'hiver datent à peu près de la deuxième partie, après la guerre.

M. Middlemiss: Non, c'est depuis l'utilisation de sel sur les ponts qu'on est obligés de peindre à tous les 10 ou 12 ans. C'est le sel, l'utilisation du sel.

M. Garon: Oui. Mais le sel, ça doit dater de la fin des années quarante, début des années cinquante.

M. Middlemiss: Regardez, dans ces années-là on n'utilisait pas tellement de sel.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Il y avait même des routes qui n'étaient pas ouvertes en hiver.

M. Garon: On mettait un peu de sable; du sable.

M. Middlemiss: Oui. Mais il y a des routes qui n'étaient même pas ouvertes en hiver.

M. Garon: Mais, du sable, ça magane autant que le sel, peut-être bien plus.

M. Middlemiss: Non, je ne pense pas. Non, du tout. Non, c'est la corrosion du...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...sel sur la peinture, c'est ça qui est le problème. Le sable, les grains de sable qui frappent la peinture peuvent peut-être faire partir la peinture, mais ce n'est pas aussi critique que le sel.

M. Garon: Mais qu'est-ce qu'on a mal évalué là, à 469 000 \$? La peinture au complet du pont ou bien...

M. Middlemiss: Mais non, je vous l'ai indiqué, il y avait trois... L'omission de la partie de la structure ajoutée lors du rehaussement du tablier au temps de la canalisation du Saint-Laurent, un détail n'apparaissant pas sur les plans disponibles; l'omission de tenir compte des surfaces supplémentaires résultant des rivets, boulons, échelles, appareils d'appui et accessoires; une trop grande erreur d'approximation par défaut dans l'évaluation de la surface de l'arche. Une partie de l'arche ayant déjà été peinte quelques années auparavant, il s'agissait d'estimer la portion qui restait à faire dans le cadre du présent contrat. Au lieu d'être 55 000 mètres carrés, on a fini par faire 64 392 mètres carrés.

M. Garon: Oui. Trouvez-vous ça normal qu'on se trompe autant que ça dans la peinture? Tantôt, le député de Saguenay parlait des routes du Nord. Je sais que les routes du Nord, le permafrost, puis tout ça, des fois bien les gens peuvent moins connaître certaines régions, surtout qu'il y a de l'argile sur la Côte-Nord à des endroits. Ça, je comprends que quelqu'un se trompe, surtout s'il n'est pas habitué là-dedans. On arrive dans le vieux à Montréal, ils se trompent parce que c'est du vieux, on ne voit pas à travers le vieux. Mais, là, on n'est pas dans le Nord, puis on n'est pas dans le vieux, on est dans de la peinture qu'on voit, de la peinture à la surface, et puis là on se trompe encore là. Dans quel domaine on ne se trompe pas au ministère? Parce que là on se trompe dans n'importe quoi au fond.
(20 h 20)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est toujours tellement facile de critiquer. Mais je pense que j'ai donné les raisons pourquoi, dans ce cas-ci, on n'avait pas réussi à établir la surface plus exactement, et on doit payer pour. Sauf, Mme la Présidente, une chose que le

député de Lévis devrait comprendre, que, si on avait établi dans les devis, à la demande du contrat, que c'était 64 392 mètres carrés, on aurait payé le même prix. Si l'entrepreneur nous charge tant du mètre carré pour sa peinture, s'il y avait eu 9000 mètres carrés de plus à faire, il nous aurait chargé le même prix. Donc, la seule chose, c'est que, malheureusement, on n'était pas sensibilisés, avant de donner le contrat, que ça pourrait nous donner plus cher que ce qu'on avait budgété. Parce qu'on aurait payé pour. Le prix unitaire n'a pas changé.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Donc, en réalité, on a peinturé 64 392 mètres carrés au lieu de 55 000 et on a payé ce qui a été peinturé. Donc, on peut critiquer la méthode, l'évaluation, oui...

M. Garon: Est-ce qu'il y avait eu un appel d'offres sur le contrat initial qui avait été accordé à Revêtements Nor-Lag *Itée*? M. le ministre dit que je critique. D'abord, ma job, c'est de critiquer, ce n'est pas de vous...

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

M. Garon: ...dire: Bravo! les gars, vous vous êtes trompés juste de 15 %, vous auriez pu vous tromper de 50 %, vous avez fait une bonne job!

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Moi, je suis obligé de prendre la part de celui qui paie vraiment: le contribuable. C'est pour ça, comprenez-vous, que je trouve... Il y en a plusieurs autour de la table qui sont là pour vanter le gouvernement. Je suis tout seul, moi, à...

Une voix: Pauvre vous!

M. Garon: ...prendre pour le pauvre contribuable qui est toujours en train de mettre sa main dans ses poches.

Une voix: Vous en valez au moins 40, M. Garon, vous savez ça?

M. Garon: Ah non! J'en vaud rien qu'un.

Une voix: Ah! Deux, trois, comme il faut.

M. Maltais: M. le ministre, moi, ça ne me surprend pas un dépassement de cette envergure-là sur le pont Honoré-Mercier.

Une voix: Deux, trois, certain.

M. Maltais: J'ai vécu une expérience en 1984 chez moi. Le pont de la rivière Bersimis, peut-être que quelqu'un connaît ça quelque part,

c'est l'un des longs ponts au Québec, un pont qui a été construit en 1957, tout acier. Dans l'opération de peinture d'un pont, il ne faut pas oublier une chose, il y a un «sandblasting» avant de le peindre.

Lorsqu'on va en appel d'offres... On m'avait dit, le ministre du temps, M. Michel Clair...

Une voix: C'est qui, ça?

M. Maltais: ...l'ancien ministre des Transports - et là, si je me trompe, qu'on sorte les galées du temps - que, lorsqu'on faisait un appel d'offres là-dedans, on était censé enlever tant de centimètres de rouille avant de le peindre. Or, il apparaissait qu'en cours de route il y a des endroits que la rouille était plus forte, dans le milieu du pont, par exemple, qu'aux abords du pont. Alors, l'opération «sandblasting» est plus onéreuse parce qu'il y a un inspecteur du ministère sur le pont et il ne permet pas de mettre de peinture tant que la rouille n'est pas revenue à l'acier fin. Est-ce que ça pourrait être le cas d'Honoré-Mercier? Parce que ça a été le cas sur la Bersimis. Moi, je ne connais pas ça, mais on me dit que c'était ça dans le temps. Ça avait coûté 272 000 \$ de plus que prévu. On m'avait dit que c'était l'opération «sandblasting», c'est-à-dire enlever la rouille. Lorsqu'on avait été en appel d'offres, on avait calculé un couche de rouille uniforme à la grandeur du pont, mais il y avait des endroits où il y avait plus de rouille, donc ça avait coûté plus cher et ça avait pris plus d'heures de travail, plus d'heures de compresseur, plus d'heures de signaleur, plus d'heures de ci, plus d'heures de ça. «C'est-u» le cas?

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente.

M. Maltais: Ce n'est pas le cas d'Honoré-Mercier?

M. Middlemiss: Non. Pour celui-là, c'est que, dans l'évaluation de la surface à peindre, dans la méthode utilisée pour évaluer, on a oublié les boulons, des choses comme ça; en plus, pour l'évaluation d'une arche qui avait déjà été peinte, on n'a pas bien évalué la surface précise. Donc, on doit se rendre compte qu'il y a environ 9000 mètres carrés de plus qu'on paie au prix unitaire. Donc, comme je l'indiquais tantôt, c'est que, si on avait évalué au mètre carré près la surface à peindre, le coût du contrat aurait été certainement de l'ordre de 3 292 000,24 \$ parce que ça représentait le nombre de mètres carrés à peindre. Le prix de 2 747 800 \$ était basé sur 55 000 mètres carrés et on a fait 64 000 mètres carrés.

M. Maltais: Je suis bien d'accord avec vous, M. le ministre, mais entre vous et moi, ça ne prend pas un cours classique pour mesurer un

pont là.

M. Middlemiss: Non, regardez, comme je l'ai dit, c'est toujours facile de critiquer.

M. Maltais: Non, non. Parce que, sur le plan du pont, le nombre de mètres carrés est marqué.

M. Middlemiss: Non, non, non.

M. Maltais: Le plan original du pont.

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas le...

M. Maltais: À moins qu'on ne l'ait modifié en cours de route.

M. Middlemiss: Bien non! Si l'on regarde le pont, les mètres carrés du pont, on ne les a pas indiqués. On peut peut-être indiquer le tablier du pont, mais là il y a la structure, la superstructure, il y a toutes les choses, les échelles... C'est ça exactement où on s'est trompés. C'est chaque poutre. Jamais ce n'est mentionné. Si c'était si facile... Peut-être qu'il y aurait d'autres méthodes pour le faire aujourd'hui là, ayant vécu l'expérience. On peut toujours aller prendre des mesures et trouver une façon de le faire. C'est surtout la partie de l'arche et d'autres choses qui ont été oubliées, et on a fini par avoir manqué quelque 9000 mètres carrés et on doit payer pour.

M. Maltais: On appelle ça extraire la racine carrée du citron.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, pour répondre à la question de tantôt du député de Lévis, il y avait trois soumissionnaires dans la demande de soumissions. Les Revêtements Nor-Lag Ltée étaient les plus bas à 2 747 000 \$. Le deuxième était Clark à 2 967 000.

M. Garon: Sur devis présenté par le ministère?

M. Middlemiss: Oui, oui, sur les mêmes quantités là, tout le monde sur les mêmes quantités. Donc, les trois auraient certainement demandé des quantités...

M. Garon: C'est le ministère qui avait préparé le devis?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: C'était sous la signature de qui?

M. Middlemiss: Ah! ça, je ne le sais pas.

M. Garon: Il a dû y en avoir plusieurs qui ont signé et il n'y en a pas un qui s'est aperçu

qu'il avait oublié les boulons.

M. Middlemiss: Non, mais regardez, je ne sais pas qui est allé...

M. Garon: Un pont en fer d'une pièce. Ha, ha, ha! Le moule est perdu.

(Consultation)

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du contrat et une copie de la modification au contrat pour porter le supplément à 3 217 000 \$ ainsi que la ventilation?

M. Middlemiss: Ce n'est pas pour porter le supplément, c'est pour porter le prix du contrat à 3 000 000 \$.

M. Garon: Oui, oui, mais c'est un supplément.

M. Middlemiss: Le montant additionnel d'imprévus était de 544 200 \$ en supplément.

M. Garon: Il a dû y avoir un addendum au contrat?

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

M. Garon: O.K. Une copie du contrat, et de l'addendum, et du plan et devis de la soumission pour la peinture.

M. Middlemiss: Pour moi, ça ne doit pas être quelque chose de tellement compliqué. On donne le nombre de mètres carrés à peindre, le genre de peinture, la garantie, et ainsi de suite. On peut sortir ça.

M. Garon: C'est d'autant plus surprenant qu'on les ait oubliés, les boulons. Ce n'était pas compliqué. Vous le dites vous-même, que ce n'était pas compliqué.

M. Middlemiss: Je n'ai pas dit de tenter d'évaluer la surface à peindre. Vous-même, j'aimerais ça vous voir.

M. Garon: Non, moi, je ne suis pas là-dedans.

M. Middlemiss: Ah! vous n'êtes pas là-dedans. O.K.; excusez.

M. Garon: Moi, je ne suis pas dans la peinture.

M. Middlemiss: O.K.

M. Camden: Il a de la misère à peindre sa galerie.

M. Garon: Je n'en ai pas, de galerie.

M. Camden: Il n'y en a plus, elle est tombée, elle était pourrie.

M. Garon: Non, je rentre direct dans la porte.

M. Camden: Elle était pourrie.

M. Garon: Non, il n'y avait pas de galerie.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que ça va pour l'engagement 41?

M. Garon: Ça va pour l'engagement 41 et ça va pour l'engagement 42.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements financiers de mai 1991 sont vérifiés. J'appelle les engagements financiers de juin 1991.

Juin

M. Garon: Bon, le mois de juin. Engagement 1. Nous autres, on aimerait ça aller plus vite. Si on avait des réponses plus rapides, on aimerait ça aller plus rapidement. Le contrat pour l'élargissement du pont Médéric-Martin, appel d'offres public, 18 600 000 \$. Est-ce que le pont est fait? Les travaux d'élargissement sont-ils faits? Vous attendez-vous à des dépassements? Et est-ce que les 18 600 000 \$ comprennent des imprévus?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans le cas de l'élargissement du pont Médéric-Martin, le contrat a été fait sur deux ans; une partie a été faite l'an dernier et l'autre partie est en train d'être faite cette année. On m'indique qu'à date on suit bien les échéanciers et les coûts.

M. Garon: La date prévue de fin des travaux, c'est 1993?

M. Middlemiss: Ce serait novembre 1992, à la fin de cette saison, en 1992, à la fin de l'année 1992.

M. Garon: Novembre 1992?
(20 h 30)

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Bon. Vérifié. Engagement 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Non, ce n'est pas le plus bas soumissionnaire. Le montant...

Une voix: Ça ne va pas.

M. Garon: ...comprend une provision pour une quantité supplémentaire de 25 %. O.K.

Vériefié, 2.

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

M. Camden: Mme la Présidente.

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

M. Camden: Merci, Mme la Présidente. En voyant le nombre, ici, de mètres linéaires de profilé d'aluminium, est-ce que vous pouvez **m'indiquer...** Les bandes de protection et les câbles qu'on retrouve en bordure des routes et autoroutes, il y a un certain nombre de rapports qui ont déjà été soumis au ministère et débattus, je pense, à l'effet qu'il était préférable, même à l'entrée d'un pont, d'avoir des bandes qui sont enfouies, faisant en sorte que les véhicules, au lieu de s'écraser dans les extrémités des bandes, montent en bordure ou prennent appui sur ces mêmes bandes là. Il y a eu un certain nombre d'études qui ont été publiées et qui avaient d'ailleurs même fait des débats au moment de l'assurance automobile et dans tout ce débat de la sécurité des usagers de la route à l'égard de ces bandes protectrices qui permettent d'être parfois des garde-corps, parfois des gardes le long de nos routes et autoroutes. Et on constate qu'à certains endroits, pour prendre un exemple souvent cité par le député de Lévis, en certains États américains, ces bandes sont utilisées faisant en sorte que les véhicules ne s'écrasent pas sur les parapets, dans les extrémités des parapets, mais plutôt montent et sont suspendus de côté, faisant en sorte que les gens qui seraient blessés risqueraient de l'être moins ou de faire l'objet de blessures mineures plutôt que de pertes de vie ou de blessures majeures, faisant en sorte que le véhicule s'écrase après les parapets. Est-ce que cette **politique-là** a été mise en pratique à certains endroits par le ministère ou est-ce qu'il y a des directives à cet égard?

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que les normes viennent toutes d'être révisées, et c'est basé sur les normes américaines qui vont nous donner plus de sécurité.

M. Camden: En tout cas, les indications qu'on a des études que je me rappelle avoir lues à l'époque, M. le ministre, au moment où je faisais des études pour compléter un baccalauréat, étaient à l'effet qu'on réduisait ainsi d'une façon importante les blessures des gens qui dérapaient sur une route et qui, au lieu, comme je l'indiquais précédemment, de s'écraser après le bout de la rampe, montaient sur la rampe, à ce moment-là, et ça faisait en sorte que le véhicule s'immobilisait au moins à ces endroits-là et ça faisait en sorte qu'il glissait également; ça faisait

en sorte aussi, lorsqu'il y a des câbles, que le véhicule glissait. D'ailleurs, ça, je pense que c'est une mécanique, entre autres, qui est utilisée chez vous, les câbles qui sont à tension non maximale, ni minimale, mais à une tension peut-être peu élevée, faisant en sorte que ça fait un peu comme un élastique; les gens vont chercher la tension et ça fait un amorti. Je pense que, de ce côté-là, c'est un principe qui est particulièrement intéressant et qui assure une plus grande protection pour les usagers lors, particulièrement, d'accidents. Mais j'aimerais ça qu'on se penche particulièrement sur ce point-là parce que ça risque évidemment de poser des problèmes un peu particuliers, ce qui fait en sorte que les rampes, elles sont enfouies dans le **sol** à l'extrémité. Il n'est pas nécessaire qu'elles soient enfouies très profondément, mais les véhicules lèvent et, avec les câbles, sont aussi sur une distance amortis en oblique.

M. Middlemiss: Non. Comme je l'ai indiqué, on vient de changer les normes, et les normes sont basées sur des normes américaines, et c'est basé pour augmenter la sécurité dans le cas de gens qui dérapent.

M. Camden: Mais les mêmes rapports, vous savez, qui étaient de cette même Assemblée, ici, étaient relativement probants à cet effet-là, pour avoir entendu des experts. Ce sont des copies, entre autres, de discussions qui se sont déroulées ici, en commission parlementaire, lors du débat sur la Société de l'assurance automobile, lors de sa formation, et lors de rapports précédents sous le gouvernement libéral, au milieu des années soixante-dix.

M. Middlemiss: On m'indique qu'on a un processus systématique de révision de nos normes toujours dans le but d'améliorer la sécurité des usagers. Donc, je suis convaincu qu'on prend en ligne de compte toutes ces études d'experts qui démontrent la méthode à utiliser pour s'assurer d'une plus grande sécurité et protection.

M. Camden: Mais est-ce que vos experts et vos professionnels au ministère ont déjà lu des études à cet effet?

M. Middlemiss: Je suis convaincu que, si les études ont été présentées ici au moment de l'assurance automobile, les gens au ministère des **Transports** ont certainement été sensibilisés à leur existence. Et aussi, dans l'**évaluation** qu'ils font de façon récurrente des besoins ou de l'amélioration pour la sécurité, ces gens-là ont accès à ce qu'on fait à d'autres endroits et aux résultats, et surtout aux résultats probants.

M. Camden: Vous conviendrez, M. le ministre, qu'il y a des gens qui... On remarque des visages en arrière qui n'étaient pas ici il y a

six ans et qui sont là aujourd'hui. Il y a des gens qui assument des postes au **sous-ministériat** qui n'étaient pas là non plus il y a quelques années. Il y a des gens, dans ce ministère comme dans d'autres, qui partent pour la retraite, d'autres qui ont des mutations et d'autres qui ont des promotions, qui assument des responsabilités supplémentaires. Il y a des gens qui étaient dans des directions régionales, d'autres qui étaient dans des districts qui se sont vu promus dans les directions régionales. Ils ont fait tout un cheminement et, aujourd'hui, ils assument des responsabilités plus importantes au niveau du ministère. Alors, je ne pense pas que personne n'ait lu l'ensemble de la production de documents qui a pu se faire là-dessus au fil des années aussi. Il y a une progression, en tenant compte de ce phénomène.

M. Middlemiss: Regardez, cette documentation, ces études sont disponibles. Même s'il y a des visages nouveaux, ils peuvent avoir eu accès à ces documents, plus le fait qu'on tente de suivre ce qui se fait dans l'actualité - on ne veut pas réinventer la roue à tout moment - à d'autres endroits et qui démontre que, dans son application, c'est le coût-bénéfice et surtout le côté sécuritaire. On va certainement tenter de s'en aller vers ces choses-là en prenant en ligne de compte toutes les études qui ont pu être faites. C'est un peu ça qu'on me dit, on est en constante révision pour améliorer de façon certaine la sécurité sur nos routes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, est-ce que ça va pour l'engagement 2?

M. Garon: L'engagement 2, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3.

M. Garon: Engagement 3, vérifié; engagement 4, vérifié; engagement 5, vérifié; engagement 6, vérifié; engagements 7 et 8, vérifiés. Engagement 9. Remboursement additionnel à la municipalité de Newport d'honoraires professionnels pour la préparation...

Une voix: New Carlisle.

M. Garon: Pas de Newport, de New Carlisle, dans le comté de Bonaventure, d'honoraires professionnels pour la préparation et la surveillance de travaux d'arboriculture ainsi que les travaux de plantation d'arbres. Bon, c'était quoi le montant prévu pour ça, puisqu'il y a un montant additionnel de 54 585 \$? Êtes-vous en train de reboiser le village? 54 585 \$, vous reboisez sur un moyen coup! C'est le montant additionnel seulement. Mais c'était quoi le contrat initial? Option aménagement inc., Laval. Il faut que les gars partent de Laval pour aller

à New Carlisle. Ça prend des frais de séjour à l'hôtel. C'était quoi le coût? Remboursement additionnel à la municipalité de New Carlisle d'honoraires professionnels pour la préparation et la surveillance, imaginez-vous, de travaux d'arboriculture ainsi que les travaux de plantation d'arbres. Alors, ce n'est rien que pour préparer les plans et la surveillance de travaux. C'est un montant de 54 585 \$ additionnels pour les plans et la surveillance, sans compter la plantation des arbres. Le plan total coûtait combien, le plan initial? Ça s'ajoute à quoi, les 54 000 \$? Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: C'était pour l'engagement de professionnels. L'engagement original était de 140 000 \$.

M. Garon: De 145 000 \$?

M. Middlemiss: De 140 000 \$.

M. Garon: Pour les plants?
(20 h 40)

M. Middlemiss: Pour les honoraires professionnels, plus 14 000 \$ d'imprévus, ça veut dire 154 000 \$. Le coût réel, c'est 208 585 \$. Donc, le besoin est de 54 585 \$.

M. Garon: Mais ils ont planté combien d'arbres, là? Là, vous parlez de 200 000 \$ pour un plan...

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, là. Je parle des honoraires professionnels, là, je ne parle pas des arbres.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Je ne sais pas combien ils ont planté d'arbres.

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

M. Middlemiss: On parle d'honoraires professionnels.

M. Garon: Écoutez, là...

M. Middlemiss: Je n'ai pas parlé d'achat d'arbres, là. Si on avait parlé d'achat d'arbres, on pourrait vous le dire. Un arbre, ça vaut tant et ça a coûté tant.

M. Garon: Non, non, mais c'étaient des travaux de combien, ça? Vous avez fait des plans d'arboriculture et de surveillance à New Carlisle pour 200 000 \$. Est-ce des arbres de feuilles de laurier? Je comprends que ça vaut 5000 \$ l'arbre. Qu'est-ce que vous avez planté, là? C'est quelque chose, là, 200 000 \$ pour un plan de plantation d'arbres dans le village, de l'arboriculture. Il va être beau, le village!

M. Maltais: Les arbres, c'est de l'érable argente. Ça coûte très cher, ça.

M. Garon: C'est de l'argent, ça, 200 000 \$ pour un plan d'arboriculture, de préparation et de surveillance de travaux.

Une voix: C'est des projets-pilotes, ça.

M. Garon: Ça ne doit pas être de l'épinette que vous avez plantée là.

M. Middlemiss: L'abattage de 21 arbres. Ça comprend l'abattage d'arbres, de 21 arbres dans l'emprise de 66 pieds hors de...

M. Garon: Ce n'est pas rien que d'abattre 21 arbres. Ça voudrait dire que ça coûterait 10 000 \$ de l'arbre à abattre.

M. Middlemiss: Un minute, là. L'élagage et la fertilisation de 22 arbres dans l'emprise et de 289 arbres hors de l'emprise. Travaux de plantation - ça, c'est les arbres - de 86 arbres dans l'emprise et de 189 arbres hors de l'emprise.

M. Garon: Oui, mais pourquoi vous plantez des arbres en dehors de l'emprise? C'est aux citoyens. Êtes-vous rendus que vous soignez les arbres, que vous travaillez les arbres sur les pelouses du monde? En dehors de l'emprise, ce n'est pas à vous autres. Vous n'avez pas d'affaire là. C'est quoi la patente, là? Vous nous dites qu'il y a 21... Écoutez, là, il y a un contrat de 200 000 \$.

M. Middlemiss: C'était une des conditions...

M. Garon: Vous avez dit qu'il y avait 22 arbres dans l'emprise et 180 et quelques arbres en dehors de l'emprise.

M. Middlemiss: Non. Voulez-vous écouter, là?

M. Garon: Oui. Je ne demande rien que ça.

M. Middlemiss: Les travaux d'arboriculture comprennent l'abattage d'arbres.

M. Garon: De 21.

M. Middlemiss: De 21.

M. Garon: Dans l'emprise.

M. Middlemiss: Dans l'emprise.

M. Garon: De 21 arbres dans l'emprise.

M. Middlemiss: De 66 hors de l'emprise.

M. Garon: De 66 hors de l'emprise.

M. Middlemiss: O.K. L'élagage et la fertilisation de 22 arbres dans l'emprise...

M. Garon: L'élagage de...

M. Middlemiss: De 22.

M. Garon: De 22?

M. Middlemiss: Oui, dans l'emprise, et de 289 arbres hors de l'emprise. Maintenant, c'est juste ceux qui sont là. Travaux de plantation de 86 arbres dans l'emprise et de 189 hors de l'emprise. Travaux d'entretien de 275 arbres plantés à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise pendant les 24 mois de la période de garantie suivant l'acceptation provisoire du contrat de plantation. Ceci était une des conditions du certificat d'autorisation de réalisation.

M. Garon: Les conditions de qui?

M. Middlemiss: De l'Environnement. Le CAR, certificat d'autorisation de réalisation, c'était une des conditions qu'on fasse ces travaux d'arboriculture.

M. Garon: Quel ministère?

M. Middlemiss: L'Environnement.

M. Garon: L'Environnement. En région?

M. Middlemiss: Non, non, le ministère de l'Environnement, la Loi sur la qualité de l'environnement. Avant l'exécution des travaux, il faut avoir un certificat d'autorisation de réalisation.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et les conditions d'émission de ce certificat étaient de faire ces travaux qui ont été exigés.

M. Garon: Pourquoi vous travaillez les arbres en dehors de l'emprise? Je ne comprends pas, là.

M. Middlemiss: Parce qu'il y en a qui ont été coupés en dehors de l'emprise, donc il faut les remplacer.

M. Garon: Vous en avez coupé 60 et quelques.

M. Middlemiss: Ça faisait aussi partie des travaux d'assainissement. Ça, c'était tout un contrat d'assainissement, et c'était une exigence du ministère de l'Environnement pour obtenir...

M. Garon: Qui, au ministère de l'Environnement? Le ministère de l'Environnement de New

Carlisle?

M. Middlemiss: Combien y a-t-il de ministères de l'Environnement?

M. Garon: Bien, c'est parce qu'il y a un bureau du ministère de l'Environnement à New Carlisle.

M. Middlemiss: Non, non, non. Le ministère de l'Environnement, là, c'est le ministère.

M. Garon: Oui. Je comprends.

M. Middlemiss: Si j'avais dit: Le bureau régional de l'Environnement, comme le bureau régional de l'Agriculture... Ce n'est pas ça. On parle du ministère de l'Agriculture. Vous avez été ministre de l'Agriculture, vous?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Lorsqu'on parlait du ministère, on ne parlait pas du bureau en région. On parlait du ministère.

M. Garon: Qui a fait cette recommandation-là du ministère de l'Environnement?

M. Middlemiss: Je ne connais pas... C'est que, pour obtenir le certificat d'autorisation...

Une voix: C'est le règlement, M. Garon.

M. Middlemiss: Bien oui!

M. Garon: Non, écoutez, en dehors de l'emprise? Mais pourquoi ils recommandent de faire de la plantation d'arbres en dehors de l'emprise? Je ne comprends pas. Vous êtes le ministre des Transports. C'est un contrat qui a l'air à part. On ne sait pas d'où il vient. On dit: Remboursement additionnel à la municipalité de New Carlisle d'honoraires professionnels pour la préparation et la surveillance de travaux d'arboriculture en dehors de l'emprise.

Mme Pelchat: La juridiction du ministère, ce n'est pas juste sur l'emprise. C'est comme évident.

M. Garon: C'est juste l'emprise.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est parce que les travaux exigeaient qu'on coupe des arbres et l'Environnement a dit: Pour maintenir l'environnement, pour protéger les gens, vous allez être obligés de planter des arbres à l'extérieur de l'emprise. Vous êtes obligés d'en couper à l'extérieur pour construire votre route, vous allez être obligés d'en planter à l'extérieur.

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: Pour la protection de l'environnement. On en a coupé.

M. Garon: Je comprends, mais pourquoi vous planteriez des arbres... Là, vous parlez de quelque 300 arbres en dehors de l'emprise, quand on les additionne. Pourquoi vous devez mettre des arbres en dehors de l'emprise?

M. Middlemiss: C'est 189.

M. Garon: Non. Vous en avez mis à deux ou trois places.

M. Middlemiss: La fertilisation? Non, non, les arbres sont déjà là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Il y en a 289 qui sont déjà là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On va juste les fertiliser, ceux-là.

M. Garon: Pourquoi devez-vous les fertiliser? Ils sont là. C'est à ceux à qui ils appartiennent de les fertiliser.

M. Middlemiss: À cause des travaux. Pour s'assurer que ces arbres-là continuent à vivre, ils ont demandé de les protéger parce que les travaux qu'on faisait pouvaient affecter la vie de ces arbres-là. C'est juste une protection de la Loi sur la qualité de l'environnement qui a exigé ça. Êtes-vous contre la protection des arbres?

M. Garon: Non, je ne suis pas contre la protection des arbres, sauf que le gouvernement sera un peu comme autrefois: quand il faisait de l'asphalte, il en profitait pour faire une beurrée d'asphalte dans toutes les entrées privées. Là, je vois qu'en même temps on plante des arbres dans des entrées privées. À toutes fins pratiques, quand on dit tant d'arbres en dehors de l'emprise, ce sont des arbres qui sont en dehors de l'emprise du gouvernement. Moi, j'ai des arbres chez nous, c'est à moi de m'en occuper. Ce n'est pas au gouvernement de s'en occuper à ma place.

M. Middlemiss: C'est que, pour faire les travaux d'assainissement - ces travaux d'assainissement là, c'est pour une certaine population - pour exécuter ces travaux-là, on était obligés d'en couper des arbres et les travaux d'excavation ensuite auraient pu faire mourir les arbres. Donc, une des conditions pour être capable de procéder à ces travaux-là de la part du ministère de l'Environnement, il a dit, dans

l'émission du certificat d'autorisation de réalisation: Vous allez être obligés de faire ça et ça. On s'est soumis aux exigences du ministère de l'Environnement.

M. Garon: O.K. Alors, j'aimerais avoir une copie du rapport du ministère de l'Environnement qui exige ça.

Mme Pelchat: Ce n'est pas un rapport, c'est le règlement.

M. Garon: Non, non. Il a fallu qu'il y ait un devis. Le règlement, il ne précise pas les cas particuliers. Vous avez un devis qui a été signé par le ministère de l'Environnement...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...qui a fait des exigences.

M. Middlemiss: Oui, oui. Pas de problème.

M. Garon: Vous devez avoir le rapport. Deuxièmement, le contrat initial.

M. Middlemiss: O.K. C'est un protocole d'entente.

M. Garon: Avec la municipalité de New Carlisle, oui.

M. Middlemiss: Oui. C'est un protocole d'entente.

M. Garon: Et puis la raison du remboursement additionnel. Le protocole d'entente avec la municipalité et la raison du remboursement additionnel.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, on va faire parvenir ça au député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 9?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un appel d'offres au point de départ pour avoir pris une firme de Laval?

(Consultation)

M. Middlemiss: C'est la municipalité - c'est un protocole d'entente - qui a engagé...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...les professionnels...

M. Garon: Sur appel d'offres ou pas d'appel d'offres?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas. Ce n'est pas ici.

M. Garon: Vous, vous n'avez rien que la facture.

M. Middlemiss: Ce n'est pas nous autres qui avons fait la demande, c'est la municipalité.

M. Garon: Oui, mais la municipalité s'en fout un peu, ce n'est pas elle qui paie. Quand les gens paient, habituellement ils sont plus préoccupés. Mais là, à New Carlisle, que la municipalité de New Carlisle prenne une firme à Laval, eh bien, c'est évident que...

(20 h 50)

M. Middlemiss: Oui, mais ça faisait partie d'un contrat d'assainissement, ça aussi. Ce n'était pas juste des arbres, il y avait tous les travaux de terrassement et structure de la chaussée, l'installation d'un égout pluvial, l'aménagement d'une chaussée à deux voies, l'installation de bordures de rues, la construction de trottoirs, la pose d'un revêtement bitumineux, le raccordement aux rues et chemins que la route intercepte, l'éclairage, l'engazonnement, la modification de la signalisation et le chemin de contournement. Ça, c'est tous des travaux.

M. Garon: Je le sais, je suis passé là pendant les travaux.

M. Middlemiss: Ah! Donc, c'est tout ça là. Et, à ce moment-là, la municipalité avait un protocole d'entente et elle devenait le maître d'oeuvre.

M. Garon: Elle n'était pas maître d'oeuvre des travaux.

Une voix: Oui.

M. Garon: Dans leur ensemble? De la route, de la rue, des trottoirs, tout?

Une voix: Juste pour les arbres.

M. Middlemiss: Elle est maître d'oeuvre pour les arbres.

M. Garon: Seulement pour les arbres, la ville.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: Et apparemment il y a...

(Consultation)

M. Middlemiss: On peut vérifier à savoir sur... Mais, c'est la municipalité qui était maître

d'oeuvre pour ça et c'est elle qui a engagé la firme.

M. Garon: Les travaux ont été faits en quelle année?

M. Middlemiss: En 1990, 1991, 1992, 1993. En 1991? O.K. D'accord, c'est vrai. En 1992-1993 et 1993-1994, c'était l'entretien, deux ans après. Donc, l'exécution des travaux, c'est 1990-1991 et 1991-1992.

M. Garon: Quelles sortes d'arbres ils ont planté là? Ça n'a pas l'air d'être des arbres bon marché.

M. Middlemiss: Je ne le sais pas. Si on peut vous le dire, on va vous les identifier.

M. Garon: Ça peut être dans le devis.

M. Middlemiss: C'est souvent des arbres qui poussent vite comme l'érable...

M. Garon: Des saules pleureurs.

M. Middlemiss: Non, non, ça c'est trop dangereux pour les fondations.

M. Garon: Ça pousse vite.

M. Middlemiss: Ça passe à travers les fondations.

M. Garon: Des peupliers?

M. Middlemiss: Oui, ça aussi.

M. Garon: Ça pousse vite.

M. Middlemiss: Ça cherche l'eau. Ça cherche l'eau, puis ça rentre même dans les tuyaux d'aqueduc et d'égout en cherchant l'eau.

M. Garon: Ça draine.

M. Middlemiss: Donc, tu ne mets pas ça proche des services municipaux ou des fondations. Mme la Présidente, je suis en train de vous apprendre quelque chose là, je vois ça dans vos yeux!

M. Garon: Vous avez une bonne vue.

Mme Pelchat: Ajustez vos lunettes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente fait signe que oui.

Mme Pelchat: Ah oui!

M. Garon: Bien non! Elle est en train de penser, Mme la Présidente, que vous n'avez pas

planté autant d'arbres dans tout son comté qui est à peu près grand comme le quart du Québec.

Mme Pelchat: Bon, bon, bon, n'interprétez pas les pensées de la présidente, là, vous.

M. Gauvin: Parce que ça peut être très différent de ce que vous pensez!

Mme Pelchat: Si vous saviez. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ce n'est pas des arbres qu'elle veut.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On en a amplement d'arbres chez nous, ce qui manque c'est de l'asphalte.

M. Middlemiss: C'est ça, c'est ça que je voulais dire.

Mme Pelchat: Dans le rang 10. Dans le rang 10!

M. Garon: En 1991, pour des travaux d'assainissement, quel a été le montant d'argent total que le ministère a dépensé pour des arbres? Quel a été le budget total du ministère pour ces fins-là?

M. Middlemiss: À nous autres?

M. Garon: Oui, en 1991. Parce que ça c'est quand même à l'intérieur du programme 3, élément 2. C'est marqué programme 3, élément 2. Alors, quel a été le budget total au ministère cette année-là, dans le cadre de ce programme-là pour les arbres, dans tout le Québec?

M. Middlemiss: On va aller chercher ça. Ce n'est pas quelque chose...

M. Garon: Bien ça, c'est facile. Ce que je vous demande, c'est très précis; ma question est très pointue, programme 3, élément 2, 3-2. C'est quoi le programme 3-2?

M. Middlemiss: Ça, 3-2, c'était la construction au niveau des routes régionales. C'était le programme 3-2.

M. Garon: Oui. Mais, dans ce programme-là au complet, quel était le budget total pour ces fins-là?

M. Middlemiss: Pour des arbres?

M. Garon: Pour des arbres cette année-là.

M. Middlemiss: Bien, il va falloir aller vérifier. Il me semble que c'est très minime, les

arbres, c'est la construction de routes.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Là, ça s'adonne que, dans ce contexte-ci, il y avait des arbres.

M. Garon: Oui, oui, mais dans l'ensemble du Québec? Parce que c'est la première fois que je vois une chose comme ça, moi. Ça fait plusieurs fois que je vois des engagements financiers, il n'y a rien qu'à New Carlisle que j'ai vu ça...

M. Middlemiss: Bien oui! Mais, comme je vous ai indiqué, Mme la Présidente...

M. Garon: ...autant d'arbres plantés.

M. Middlemiss: ...c'est pour respecter les exigences du ministère de l'Environnement.

M. Garon: Ah! je connais ça. Oui, oui. Je connais ça.

M. Middlemiss: Bien oui! Mais on va vous le donner, là!

M. Garon: Oui, oui, mais...

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: Peut-être que le ministère de l'Environnement a des exigences à New Carlisle qu'il n'a pas ailleurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais je voudrais savoir quel est le budget total dépensé pour la plantation des arbres par le ministère des Transports cette année-là?

M. Middlemiss: On n'a pas ça ici et on n'a certainement...

M. Garon: Vous ne le savez pas!

M. Middlemiss: Regardez...

M. Garon: Est-ce parce que ça vous gêne ou si vous ne le savez pas?

M. Middlemiss: Non, non, non. Je ne suis pas gêné du tout.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Je ne suis pas gêné du tout, sauf que le ministère des Transports n'est pas là pour planter des arbres.

M. Garon: Je le sais.

M. Middlemiss: Ça s'adonne dans un cas spécifique.

M. Garon: Mais, à New Carlisle, ça ne paraît pas. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, ça, c'est facile de rire comme ça là, sauf que c'est une exigence du ministère de l'Environnement. Si vous n'êtes pas respectueux de l'environnement...

M. Garon: Ah! Je suis respectueux de l'environnement...

M. Middlemiss: ...nous autres, nous le sommes et nous sommes soumis aux exigences...

M. Garon: ...mais à condition que l'Environnement soit respectueux de l'ensemble du Québec, pas rien qu'à New Carlisle. Alors, j'aimerais savoir le budget total pour ces fins d'arboriculture au ministère des Transports, dans le programme 3-2, par rapport à la partie qui a été dépensée à New Carlisle?

M. Middlemiss: Cette année-là, 1991-1992?

M. Garon: Cette année-là.

M. Middlemiss: En 1991-1992?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: On aimerait ça savoir sur quelle distance ont été faites ces plantations et à quel endroit exactement, parce que je vais passer et je vais aller voir.

M. Middlemiss: Ah! Regardez, Mme la Présidente, là, j'ai l'impression que commencer à identifier... Si vous croyez qu'on va envoyer une équipe d'arpentage...

M. Garon: Non, je vais y aller, moi!

M. Middlemiss: Bien, allez-y!

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais y aller à mes frais à part ça, je ne chargerai rien à personne.

M. Middlemiss: Envoyer une équipe d'arpentage pour aller identifier où sont...

Une voix: Il n'est pas drôle!

M. Middlemiss: Bien non! Ça, ça devient ridicule, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Regardez.

M. Garon: Je veux avoir le rapport du ministère de l'Environnement.

M. Middlemiss: J'ai donné le nombre d'arbres...

M. Garon: Je vais aller voir.

M. Middlemiss: ...qu'on a plantés et combien on va fertiliser. Il me semble que, en soi, c'est adéquat. C'est juste une demande, une exigence de la part du ministère de l'Environnement qu'on a remplie pendant...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...qu'on exécutait des travaux de voirie.

M. Garon: Je comprends ça.

M. Middlemiss: Il fallait remplacer les arbres qu'on coupait.

M. Garon: Je comprends ça...

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: ...sauf que je veux voir la cohérence dans les politiques du ministère de l'Environnement, s'il a ces mêmes exigences à la grandeur du Québec. Chez nous, on a fait beaucoup de travaux d'assainissement, je n'ai pas entendu parler qu'il plantait un seul arbre.

M. Middlemiss: Bien non! S'il n'y a pas d'arbres où vous faites vos travaux d'assainissement, ils ne sont certainement pas pour vous demander d'en planter.

M. Garon: Non, non, mais...

M. Middlemiss: C'est où il y a des arbres que vous coupez en faisant les travaux...

M. Garon: Alors, j'aimerais avoir les renseignements...

M. Middlemiss: ...qu'on vous demande de les remplacer.

M. Garon: ...que je vous ai demandés. En vertu de notre règlement, j'ai le droit de vous poser des questions et vous avez l'obligation de me répondre. Alors, je vous demande, moi, à quelle place exactement ces arbres-là ont été plantés, le rapport de l'Environnement et puis le budget total qui a été consacré à ça, au ministère, cette année-là par rapport à la partie pour New Carlisle, et quel est l'endroit spécifique où ça a été planté, entre tel endroit et tel endroit.

Mme Pelchat: Combien de profondeur?

M. Garon: Non, je n'en ai pas besoin.

Mme Pelchat: Vous êtes sûr de ça, là?

M. Garon: Et les espèces d'arbres. En voyant le plan et le devis, j'aimerais savoir combien ça coûte de l'arbre.

Une voix: Ah!

M. Garon: Bien oui, mais tu sais, 200 000 \$...

Mme Pelchat: Ha, ha, ha! Vous allez me faire mourir!

M. Garon: J'en ai fait couper, moi, des arbres. J'en ai déjà engagé des arboriculteurs, je sais à peu près combien ça coûte.

Une voix: Vous allez y aller, vous allez tout savoir ça!

M. Garon: Je vais aller voir ça, je vais vérifier ça. Je ne peux pas tout vérifier, mais il y a certains cas qu'on peut vérifier.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux peut-être lui indiquer, sans savoir exactement où sont les arbres, que les travaux, c'était du chaînage 3 plus 600. C'est un coin qui est situé à 500 mètres à l'est des bureaux du ministère du district no 04, en allant en direction générale est jusqu'au chaînage 8 plus 564.88 situé à la limite, entre les municipalités de New Carlisle et de Paspébiac-Ouest...

Mme Pelchat: L'adresse, s'il vous plaît.

M. Middlemiss: ...soit sur une longueur totale de... Pardon?

Mme Pelchat: L'adresse et le numéro de porte.

M. Middlemiss: Soit sur une longueur totale de 4964,88 mètres. C'est ça!

M. Garon: Oui. C'est ça.

M. Middlemiss: Vous lirez les galées, la description est toute donnée.

M. Garon: Non, mais vous allez me donner le devis là, l'appel d'offres. J'ai demandé le devis d'appel d'offres.

M. Middlemiss: Le protocole d'entente, oui.

M. Garon: Le protocole d'entente.

M. Middlemiss: Oui, c'est dans le protocole d'entente.

M. Garon: Le devis de l'Environnement, le certificat d'autorisation de l'Environnement.

M. Middlemiss: Oui. Non, mais tout ça, on a déjà dit oui.

M. Garon: Oui, mais j'aimerais ça l'avoir le plus rapidement possible...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...parce que nous allons laisser l'article 9 en suspens.

Mme Pelchat: Avant que vous ne vous rendiez à New Carlisle!

La Présidente (Mme Bélanger): Pas en suspens. Vérifié, sous condition de recevoir les réponses.

M. Garon: Bien oui! On va peut-être bien revenir là-dessus.

Mme Pelchat: Avant que vous n'y alliez vous-même.

M. Garon: Non, non. Il va me donner ça. Ce n'est pas long, ça.

M. Middlemiss: Il est mieux de ne pas aller là, ils vont le lapider.

M. Garon: Il n'a pas d'étude à faire, lui, il n'a qu'à fournir les documents.

Mme Pelchat: Essayez de l'avoir avant que vous n'y alliez vous-même.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: Si jamais il va là, s vont le pendre.

M. Garon: Je ne veux pas l'avoir à l'hiver.

Mme Pelchat: Vous allez faire un compte rendu à la commission, vous?

M. Middlemiss: On va annoncer son passage avant.

Mme Pelchat: Non, non, mais il s'informe pour nous autres, là.
(21 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 9 est suspendu. J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: L'engagement 10, vérifié. L'enga-

gement 11, vérifié. L'engagement 12, vérifié.

L'engagement 13. 470 000 \$ pour porter à 1 120 000 \$ la contribution pour la construction complète incluant le terrassement, le gravelage, les enrobés bitumineux, l'éclairage et la signalisation d'un échangeur routier au croisement du boulevard Labrosse et de l'autoroute 50, dans la municipalité de Gatineau. Pourquoi un dépassement de quasiment... C'est quasiment doubler le coût des travaux, 470 000 \$ pour faire un total de 1 120 000 \$.

M. Middlemiss: Selon l'entente intervenue le 25 août 1989, le ministère des Transports s'engageait à participer à 50 % du coût de réalisation des travaux évalués sommairement à 1 300 000 \$. À la suite de l'octroi du contrat, un avenant, modifié à l'entente 17-80 originale, a réévalué l'estimé des coûts à 2 240 000 \$. C'est pour ça.

M. Garon: C'est le ministère qui a fait la réévaluation?

M. Middlemiss: La première évaluation?

M. Garon: Oui, puis la deuxième.

M. Middlemiss: Non, c'est que la deuxième, c'étaient les coûts réels.

M. Garon: La première, c'était sommaire.

M. Middlemiss: À la suite de l'octroi du contrat, le coût était de 2 240 000 \$.

M. Garon: Après la soumission?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Au lieu de 1 300 000 \$.

M. Garon: O.K. Vérifié. Alors, jusqu'à l'engagement 17, c'est vérifié.

L'engagement 18. Je remarque qu'à l'engagement 18, contrat pour la tonte de gazon, 27 000 \$, vous allez en appel d'offres public... en soumissions publiques. Tantôt, on en voyait, vous avez dit: C'est en bas de 200 000 \$, on n'est pas obligés d'y aller. Là, c'est du gazon, vous y allez pour 27 000 \$. Alors, pourquoi? Vous n'y allez pas en bas de 200 000 \$ et là vous allez en soumissions publiques. On voyait des cas tantôt, vous disiez: C'est en bas de 200 000 \$, on n'y est pas allés. Ou encore, quand c'est des haltes routières, vous n'allez pas en soumissions publiques. Là, pour le gazon, vous allez en soumissions publiques. C'est quoi la logique dans tout ça?

M. Middlemiss: Il n'y a pas de catégories dans le fichier. Donc, à ce moment-là, la seule

façon, c'est d'aller en soumissions publiques. S'il y avait des catégories dans le fichier, on irait au fichier chercher le nom des entrepreneurs dans ce domaine-là et on les inviterait à soumissionner.

M. Garon: Bon. Vérifié.

Une voix: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18, vérifié. L'engagement 19.

M. Garon: Vérifié. Les engagements 20 et 21, vérifiés.

L'engagement 22. 132 000 \$ de plus, donc un supplément de 132 000 \$, pour porter à 447 500 \$ le coût de contrat pour effectuer le contrôle des **sols** 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 d'un projet sur l'autoroute 20 dans les municipalités de Pointe-Claire et Beaconsfield du comté de Jacques-Cartier.

Une voix: ...un député d'Égalité...

M. Garon: Comment ça se fait que ça a coûté 132 000 \$ de plus, le contrôle des **sols**...

M. Middlemiss: Dans un premier temps, un délai supplémentaire de 11 mois et demi est nécessaire pour compléter les travaux. Donc, vu que c'était...

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: Pourquoi?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je vais vous donner la deuxième raison: l'augmentation importante des quantités et les travaux imprévus se reflètent sur les coûts de contrôle. L'augmentation des tarifs en date du 1er juin 1990 par le C.T. 174036 contribue au dépassement du coût des honoraires.

M. Garon: Les 11 mois et demi de dépassement dans le temps, de retard, c'est quoi? Ça dépend de quoi?

M. Middlemiss: Vu que c'est encore des travaux qu'on faisait sur... Probablement de l'existant, ça, hein?

(Consultation)

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que c'était dû à des problèmes techniques dans les environs du même tunnel dont on a parlé cet après-midi.

M. Garon: Du tunnel piétonnier?

M. Middlemiss: Oui, piétonnier, et les choses de golf.

M. Garon: C'est encore là.

M. Middlemiss: Oui. C'est que le retard des travaux... C'étaient des travaux qui étaient en retard.

M. Garon: Mais pourquoi ça a coûté 132 000 \$ de plus?

M. Middlemiss: À cause de la surveillance, c'est un facteur du nombre d'heures, de temps que les inspecteurs passent sur le chantier.

M. Garon: Oui, mais ils ne devaient pas rester là s'il ne se faisait pas de travaux. Si, pendant 11 mois, il ne se fait pas de travaux parce que l'autre est en retard, ils ne doivent pas rester là à ne rien faire.

M. Middlemiss: Non, c'est que ça a pris un délai de 11 mois et demi pour compléter les travaux. Si vous vous souvenez, des fois, il y a des éléments de moins de production...

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que le délai était de 8 mois. Là, vous dites que c'est 11 mois et demi.

M. Middlemiss: Regardez. Ça, là, j'ai dit que c'était rattaché au tunnel. Ça, c'est une autre chose.

M. Garon: C'est dans le cadre du tunnel, encore.

Une voix: Mais non.

M. Garon: Oui, il a dit ça tantôt. «C'est-u» dans le tunnel ou ce n'est pas relié au tunnel?

M. Middlemiss: C'est pour la route 20. Après que le tunnel a été construit, il fallait compléter la route, donc c'était dans les environs de l'échangeur Cartier, et il y a eu des retards de 11 mois et demi, il y a eu une augmentation importante des quantités et l'augmentation des tarifs en date du 1er juin 1990.

M. Garon: Mais pourquoi le retard de 11 mois et demi?

M. Middlemiss: Pour des raisons techniques.

M. Garon: Ce n'est pas le même contrat.

M. Middlemiss: Ça a pris plus de temps à exécuter les travaux que prévu, pour des raisons techniques.

M. Garon: Mais pourquoi? Là, je ne comprends pas. C'est quel contrat qu'il surveillait, lui? Le contrôle des sols et de la mise en oeuvre des matériaux d'infrastructure et des fondations, c'était pour quel contrat? On donne une référence au projet, 665-0908-8. C'était quoi, ce contrat-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est encore des problèmes de... Bon. Il fallait garder la circulation, laisser la circulation passer, tous ces problèmes-là, en tentant de faire des travaux pendant la circulation, et d'autres problèmes techniques. C'est la cause. Là, j'essaie d'avoir ça...

M. Garon: Mais ça ne marche pas, là.

M. Middlemiss: ...on pourrait peut-être vous donner une meilleure indication de choses spécifiques.

M. Garon: Mais, regardez. Ici, c'est marqué: Supplément de 132 000 \$ pour porter à 447 500 \$ le coût du contrat pour effectuer le contrôle des sols et de la mise en oeuvre des matériaux d'infrastructure et des fondations, de même que le contrôle qualitatif du béton de ciment. Là, vous me parlez de maintenir le trafic, la circulation. Je ne comprends pas trop.

M. Middlemiss: Regardez. Pendant qu'ils font les travaux, le fait de permettre la circulation, les travaux ne progressent pas aussi vite. Donc, le fait d'être l'inspecteur sur le chantier... Si ça prend 11 mois et demi de plus pour exécuter les travaux, ça veut dire qu'il y a plus d'heures qui sont passées par les inspecteurs sur ce chantier-là.

M. Garon: De quels travaux il s'agissait dans ce cas-là? Quels travaux?

M. Middlemiss: La route 20...

M. Garon: Oui, mais la route 20, c'est long.

M. Middlemiss: ...puis l'échangeur Cartier. L'autoroute 20 à cet endroit-là et l'échangeur Cartier.

M. Garon: C'était le contrat de qui, ça, le contrôle des sols et de la mise en oeuvre des...

M. Middlemiss: Bien, Labo S.M. inc., c'étaient les gens qui faisaient la surveillance, le contrôle. L'entrepreneur...

M. Garon: C'était qui?

M. Middlemiss: Mole, Mole Construction.

M. Garon: Mole?

M. Middlemiss: M-o-l-e.

M. Garon: Mole.

M. Middlemiss: Mole Construction.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des pénalités de prévues à Mole Construction parce qu'ils étaient 11 mois et demi en retard?

M. Middlemiss: Pardon?
(21 h 10)

M. Garon: Il y a eu un retard de 11 mois et demi. Est-ce qu'il y en a qui ont payé des pénalités pour ça?

(Consultation)

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je préfère aller vérifier exactement toutes les choses, à savoir retourner au contrat et aller voir les gens qui sont plus au courant de l'évolution de ce dossier, pour qu'on puisse répondre de façon plus spécifique au député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 22...

M. Garon: On va le laisser en suspens. Vous allez revenir demain?

M. Middlemiss: Bien, je ne sais pas si on peut avoir le résultat pour vous.

M. Garon: C'est parce qu'on demande des réponses et ça arrive, des fois, six mois, un an plus tard.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a une chose qu'il faut réaliser, c'est que toutes ces choses-là ne sont pas à la porte du ministère en attendant que M. le député de Lévis nous pose des questions puis qu'on les sorte. C'est qu'il faut aller voir les gens qui ont été impliqués dans ces travaux-là. Si on veut vous donner une réponse précise et exacte, il va falloir aller voir les gens qui ont été impliqués, parce que ce n'est pas nécessairement écrit sur une feuille de papier, prêt à vous présenter. C'est pour ça que j'hésite à vous...

M. Garon: Non, mais 11 mois et demi de retard, c'est quand même quelque chose de spécial. Vous savez quelle est la compagnie de construction, vous savez quel est le laboratoire. Il doit y avoir un ingénieur, aussi, pour les plans et devis, puis la surveillance, qui a dû charger plus cher, lui aussi. Tout le monde charge plus cher, mais il y a un responsable à ça quand il y a un retard aussi grand que ça. Puis, là, il y a des pénalités. On demande si des pénalités ont

été appliquées. On ne demande pas quelque chose de très compliqué. Y a-t-il eu des pénalités ou s'il n'y en a pas eu?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux lui dire que, oui, il y a eu des pénalités pour sept jours, mais la raison pour laquelle je veux aller voir, chercher plus de renseignements, c'est que ce n'est pas sept jours, le retard, c'est 11 mois et demi. Et je veux savoir pourquoi. Donc, c'est pour ça.

M. Garon: Parce que je sais que vous...

M. Middlemiss: C'est pour mieux répondre. C'est pour mieux répondre au député de Lévis...

M. Garon: Je vais vous la donner la réponse, moi.

M. Middlemiss: Oui?

M. Garon: C'est Mole Construction, il y a eu une pénalité de 35 000 \$ pour un nouveau délai non respecté - je ne sais pas s'il y a eu une pénalité pour le premier délai pas respecté, mais vous lui en avez donné, un nouveau délai, puis il ne l'a pas respecté, ça, non plus. Il a payé 35 000 \$ de pénalité. Sauf qu'en coût aux contribuables pour ces retards-là, ça a l'air d'être pas mal plus cher que ça. Comment ça se fait qu'on fait des retards de 11 mois et demi, 35 000 \$ de pénalité, mais, là, que rien que sur le laboratoire des **sols**, ça va coûter 132 000 \$ de plus aux contribuables, sans compter les dépassements, puis sans compter les plans et devis puis la surveillance, sans compter tout ce qui entoure ça?

C'était quoi, les pénalités qui étaient prévues au contrat? On dit que vous avez imposé 35 000 \$, mais c'était quoi, les pénalités? Ils ont 11 mois et demi de retard. Ce n'est pas un petit retard.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour mieux répondre au député, c'est pour ça que j'ai dit: Je vais aller aux renseignements. S'il les a, les renseignements, pourquoi il pose des questions, d'abord? Tu sais? On est en train de faire un engagement pour les surveillants et non pas le contrat de Mole Construction. On ne l'a pas, le contrat de Mole, ici.

M. Garon: Oui, mais tout ça est interlié. Tout ça, ça fait un paquet.

M. Middlemiss: Bien oui! Mais, regardez. On est en train de regarder... C'est l'engagement financier de quel mois, de quelle année, Mole?

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Celui que vous avez, c'est

daté de quelle année? C'est des renseignements qu'on vous a fournis, ça, hein?

M. Garon: C'est le projet 665-0908-8.

M. Middlemiss: C'est les renseignements qu'on vous a fournis dans la caisse, que vous n'avez pas trouvés. C'est ça?

M. Garon: Non, non, non. Ce n'était pas dans la même caisse. On l'a.

M. Middlemiss: Ah! vous l'avez, la caisse?

M. Garon: Non, non, ce n'est pas sur l'autre affaire.

M. Middlemiss: Ce matin, cet après-midi, vous ne l'aviez pas reçue?

M. Garon: Bien non! Là, on ne parle pas de la même année.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Là, on parle de l'année...

M. Middlemiss: Ah! Ah!

M. Garon: Ce n'est pas la même année. J'ai fait des engagements plusieurs fois ici. Quand j'ai les renseignements, je n'essaie pas de taponner. J'aime ça avancer, j'aime ça aller plus vite, mais je trouve que c'est lent.

M. Middlemiss: Bien oui, moi aussi. C'est pour ça que je vous ai dit: On va aller aux renseignements. On va vous donner tous les renseignements. Là, je ne les ai pas ici, et vous donner ça...

M. Garon: Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22 est suspendu.

M. Garon: Engagement 22, en suspens.

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

M. Garon: L'engagement 23, vérifié.

L'engagement 24. Subvention accordée à titre d'aide technique et financière pour améliorer et rendre plus sécuritaire le transport des personnes et des marchandises à Akwesasne, Mohawk Council of Akwesasne. Considérez-vous que vous avez eu du succès...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...et **est-ce** que les 50 000 \$ ont été payés? C'est marqué: Remplacement d'un pont

sur le ruisseau Brochet.

M. Middlemiss: Oui, je pense qu'il fallait remplacer un pont, et on a donné les 50 000 \$.

M. Garon: Et le pont est remplacé. C'est sur quelle route, ce pont-là sur le ruisseau Brochet?

M. Middlemiss: C'est le réseau routier situé sur l'île de Snye.

M. Garon: Pardon?

Une voix: C'est sur l'île de Snye.

M. Middlemiss: S-n-y-e.

M. Garon: Je ne suis jamais allé là.

Une voix: C'est dans la réserve.

M. Middlemiss: Oui, la réserve Saint-Régis.

M. Garon: Bon. Mais, là, est-ce que c'est une route locale? Dans la réserve?

M. Middlemiss: Oui, dans la réserve.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu une étude d'impact sur l'environnement pour mettre un pont sur le ruisseau Brochet?

M. Middlemiss: C'est une route dans la réserve Saint-Régis.

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

M. Middlemiss: O.K. On va sortir ce qu'il y a, s'il y a eu un protocole d'entente, ou c'est peut-être une subvention.

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

M. Middlemiss: C'est peut-être juste une subvention et non pas un protocole d'entente.

Une voix: C'est une subvention.

M. Middlemiss: C'est une subvention.

M. Garon: Oui, mais vous avez dû avoir une lettre d'offres avec des conditions rattachées à ça, quelque chose.

M. Middlemiss: Oui, mais ce n'est pas un protocole d'entente, toutefois.

M. Garon: Non, non, je sais bien. Mais, à ce moment-là, si c'est une lettre qui...

M. Middlemiss: On va vous donner ce qu'on

avait comme documents pour cette subvention.

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

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça marche.

M. Middlemiss: Ça s'est fait l'an passé, et on me dit que c'est bien fait.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 24, vérifié. L'engagement 25.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27.

M. Garon: Vérifié.

Une voix: Engagement 28.

M. Middlemiss: Il n'y en a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y en a pas.

M. Garon: Là, vous recommencez la deuxième série.

La Présidente (Mme Bélanger): Deuxième série, l'engagement 1.

M. Garon: Attendez un peu. Engagements 1 à 40, vérifiés.

M. Middlemiss: Engagements 1 à 40, vérifiés.

M. Garon: Ha, ha, ha! Ils sont surpris. L'engagement 41, vérifié... Ah! Ici, c'est: Contrat pour la fourniture, le transport et l'épandage de chlorure de calcium sous forme de solution à 35 % sur différentes routes, dans certaines municipalités, de divers comtés, sur une longueur de 425,7 km. C'est dans quelle région?

M. Middlemiss: Toutes les régions du Québec.

M. Garon: Oui, mais, là, vous en avez un autre tout de suite après, pour la fourniture, le transport et l'épandage de chlorure de calcium sous forme de solution à 35 %.

Une voix: C'est un contrat par région.

M. Garon: Là, c'est pour différentes municipalités, comtés de Rivière-du-Loup, Rimouski et Kamouraska-Témiscouata, longueur de 301 km, 150 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. Puis il y en a un autre après ça pour... Non.

M. Garon: Vous en avez deux autres après ça. Dans le comté de Bonaventure... Bien, là, sacrifice!

M. Middlemiss: Oui.

Des voix:...

M. Garon: Ils vont manquer de poussière, eux autres.

M. Middlemiss: Dans Charlevoix aussi.

M. Garon: Vous allez manquer de routes de gravelle, là. Vous mettez du calcium; après ça, vous allez avoir endommagé les arbres. Le ministère de l'Environnement ne vous a pas dit que les arbres que vous allez poser, si vous mettez de la gravelle en plus... pas de la gravelle, du calcium comme ça, ce ne sera pas bon pour ces arbres-là. Juste dans le comté de Bonaventure, là, 46 000 \$ de calcium; le reste du Québec, 297 000 \$.

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas vrai.
(21 h 20)

M. Garon: Bien oui! Vous avez tout le Québec pour le contrat de 297 000 \$.

M. Middlemiss: Du tout. Du tout. Non, non, non. Tout à l'heure, il y avait 921 000 \$...

M. Garon: Avez-vous un contrat pour leur apporter de la poussière pour justifier tout ce calcium-là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non... 921 000 \$ pour les circonscriptions électorales de la région 3-2.

M. Garon: Pouvez-vous nous donner la ventilation de l'épandage - parce que, là, on a tout ça en vrac, 76 km, 90 km, 300 km - du calcium à 35 % sur les routes du Québec?

M. Middlemiss: Combien de kilomètres en tout et partout?

M. Garon: Non, non, par comté, l'épandage du calcium à 35 %.

M. Middlemiss: C'est par région.

M. Garon: Oui, mais vous l'avez par comté aussi.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous l'avez pour Bonaventure. C'est rien que pour Bonaventure que vous l'avez par comté? Parce qu'à Bonaventure vous l'avez par comté. Charlevoix, vous l'avez par comté aussi, après: contrat, dans Charlevoix, 51 000 \$.

Une voix: C'est un projet-pilote.

M. Garon: C'est un projet-pilote que vous avez dans Charlevoix et dans Bonaventure? Mais, dans le reste du Québec, vous marquez: différents comtés.

Une voix: Ah! Rimouski, il y en a un.

(Consultation)

M. Garon: Parce que, le calcium, ça continue, hein? Au mois d'août, dans Kamouraska-Témiscouata, pour 245 km...

Une voix: Pour moi, ce n'était pas un projet-pilote.

M. Garon: 80 000 \$, 245 km. Ils vont en mettre en sacrifice, là.

M. Middlemiss: On va tenter de vous sortir les montants.

M. Garon: Les usines n'auront plus besoin d'ajouter du calcium dans le lait. Les vaches vont le boire direct.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Est-ce que vous préféreriez le lignosulfonate?

M. Garon: Elles vont le manger direct dans le foin.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que je peux déduire de ça que le député de Lévis voudrait bien qu'on utilise le lignosulfonate à la place?

M. Garon: Hein? Non, non, je veux savoir simplement. C'est pour voir comment vous répartissez ça, le calcium. Parce que je sais qu'à Saint-Henri-de-Lévis, dans le chemin Jean-Guérin, ils se plaignent que leurs maisons ont toutes changé de couleur tellement ils n'en mettent pas de calcium.

Des voix:...

M. Garon: On voit que, dans le Parti

libéral, il y a deux genres de députés: il y a le député de Bonaventure et les autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...on va pouvoir demander le traitement classe 1, on va demander le traitement de Bonaventure. Là, les autres députés sont traités comme des députés de campagne.

Une voix: On se retient...

M. Garon: Puis, là, le député de Bonaventure, il est traité, lui, comme...

Une voix: Comme le député de Bonaventure.

M. Garon: ...la troisième personne de la Sainte Trinité.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si le député de Lévis a des reproches ou des commentaires à faire au député de Bonaventure...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...je ne suis pas son messager, moi. Ce sera à lui de les lui faire, en temps et lieu.

Une voix: Il a peur du député de Bonaventure; il ne le fera pas.

M. Garon: Bien non! Moi, ce que je souhaiterais, c'est que tous les députés aient le traitement du comté de Bonaventure.

M. Middlemiss: En d'autres mots, les gens de Bonaventure devraient vivre dans la poussière, ne pas avoir de pont.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Chaque fois que le député de Lévis, Mme la Présidente, a l'occasion de dire qu'on néglige la Gaspésie... Chaque fois qu'on investit dans la Gaspésie, il critique. Est-ce qu'il va se décider un jour, ce qu'on devrait faire?

M. Garon: Non, non. Ce que je dis, c'est qu'il faudrait faire des choses qui marchent, pas ouvrir des centres de ski où on ne peut pas faire de ski parce que les côtes sont trop à pic, où les centres restent fermés tout l'hiver au complet. C'est ça que je voudrais, que les affaires marchent...

M. Middlemiss: Je n'ai rien à faire avec des centres de ski, Mme la Présidente.

M. Garon: ...que les investissements soient bien faits.

Une voix: Dans Lévis.

M. Garon: Non, non, dans la Gaspésie. Moi, je n'ai rien contre la Gaspésie, au contraire.

M. Middlemiss: En tout cas. Le ministre des Finances ne se promène pas avec un chèque dans sa poche, lui.

M. Garon: Non, il n'en a pas. Il est cassé comme un clou. Le déficit est à 4 500 000 000 \$.

M. Middlemiss: Bien oui! Mais on ne perd pas d'intérêts, nous autres, comme d'autres que j'ai connus ont fait.

M. Garon: Mais ils en ont de l'argent, ceux-là.

M. Middlemiss: Oui, hein?

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup de ministres qui arrivent avec des chèques de même dans leurs poches. Moi, j'ai été chercher dans l'espace de trois semaines 39 000 000 \$ au fédéral, à moi tout seul.

M. Middlemiss: C'est ça, puis vous vous êtes promené deux semaines avec un chèque...

M. Garon: Non, non, pas deux semaines.

M. Middlemiss: ...puis vous avez fait perdre des intérêts au gouvernement du Québec.

Une voix: Vous l'avez gardé dans vos poches pendant trois semaines.

M. Garon: Je l'ai montré.

M. Middlemiss: Moi, j'en ai eu un de 15 000 000 \$ puis on l'a déposé immédiatement. Ça n'a pas pris grand temps, il y avait quelqu'un pour aller le déposer.

M. Garon: Vous voyez, votre premier ministre, il est à Ottawa et il va revenir les deux poches avec rien, avec des Kleenex dans ses poches.

M. Middlemiss: Ah! Vous êtes tellement curieux, vous voudriez savoir ce qu'il a mis dans ses poches. Bien, on ne vous le dira pas.

M. Garon: Des Kleenex, pour s'essuyer les yeux.

M. Middlemiss: Essuyer les vôtres.

Une voix: Mme la Présidente, le député de Lévis veut nous faire la preuve du fédéralisme rentable pour lui?

Une voix: ...c'est un fédéraliste?

M. Garon: Toute chose est rentable aux gens qui se tiennent debout.

Une voix: ...c'est un des plus grands fédéralistes qui existent.

La Présidente (Mme Bélanger): Si on revenait à nos oignons.

M. Garon: À nos oignons, oui. Ils ont pleuré des yeux, faisons venir des Kleenex. Donc, je vous demandais la ventilation de l'épandage de chlorure de sodium à 35 %.

M. Middlemiss: Calcium ou sodium, là?

M. Garon: Calcium.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Le chlorure de calcium, pardon, sous forme de solution à 35 %, sur les routes des différents comtés. Je voudrais savoir la ventilation de l'épandage par comté, parce que le ministère marche par comté. Ça marche?

M. Middlemiss: Oui.

Août

M. Garon: O.K. Alors, les engagements 1 et 2, vérifiés, dans le mois d'août. L'engagement 3, vérifié. L'engagement 4 - c'est beau, les soumissions publiques pour le gazon - ça marche, vérifié. Vous voyez comme c'est beau les soumissions publiques. Voyez-vous? le gazon, dans Saint-Jean, Beauharnois-Huntingdon et La Prairie, le plus bas soumissionnaire, 21 900 \$; le deuxième, 29 000 \$...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que je pourrais savoir où vous êtes rendu?

M. Garon: ...le troisième, 31 000 \$; le quatrième, 35 000 \$.

Des voix: Au mois d'août.

M. Garon: Au mois d'août.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, on était à juin.

M. Garon: L'engagement 4, vérifié. Juillet, il n'y en a pas. 10.

La Présidente (Mme Bélanger): Je veux bien croire, mais juin, vous avez lâché sans le dire.

M. Garon: Oui, j'avais fini. C'est pour ça 11.
(21 h 30)

que je ne vais pas trop vite, parce que je veux que les membres me suivent.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Pelchat: Vous êtes donc bon pour nous!

M. Garon: Juillet, c'est parce qu'il n'y en a pas. Alors, le mois d'août, l'engagement 5, vérifié. Voyez-vous comme c'est beau, les soumissions publiques. Vous voyez la différence entre le premier, 13 900 \$, puis le deuxième, 19 700 \$. Les soumissions publiques, c'est le plus beau système.

L'engagement 6, vérifié. Tonte de gazon, là; à Montréal, il ne doit pas y avoir beaucoup de gazon sur le bord des routes. Avez-vous remarqué? tonte du gazon à Montréal, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Est... L'engagement 6, vérifié. L'engagement 7, vérifié.

M. Middlemiss: L'engagement 8.

M. Garon: L'engagement 8. Ah! Là, c'est un bon contrat, dans l'Outaouais.

M. Middlemiss: Ah oui! Dans l'Outaouais.

M. Garon: 263 000 \$ de calcium.

M. Middlemiss: Dans l'Outaouais, ça, hein?

M. Garon: C'est chez vous, là.

M. Middlemiss: Oui, ça, c'est chez nous.

M. Garon: Le monde doit être blanc!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, du tout.

M. Garon: 263 000 \$, là, vous êtes comparable à Bonaventure.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Dans Papineau, Gatineau, Pontiac et Châteauguay.

M. Middlemiss: Pour 459,44 km.

M. Garon: L'engagement 9, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié. L'engagement 11.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12.

M. Garon: L'engagement 12, vérifié. L'engagement 13, vérifié. L'engagement 14... Vous me le direz si vous avez des affaires, hein?

Une voix: Je suis rendu à l'engagement 29.

M. Garon: L'engagement 14, vérifié. L'engagement 15, vérifié. Les engagements 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26... Dites-moi, le contrat pour le grattage et la mise en forme de chemins de gravier pour les années 1991 et 1992, dans la municipalité de **Saint-Côme-de-Kennebec**, c'est une entente avec la municipalité?

M. Middlemiss: Lequel, ça?

M. Garon: Vos ententes pour gratter...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...pour le grattage et la mise en forme de chemins, pour les années **1991-1992**, dans différentes municipalités, est-ce que c'est à la grandeur du Québec ou si c'est seulement à certains endroits que vous faites des ententes pour gratter et mettre en forme les chemins?

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Là où le ministère n'a pas d'équipement, soit qu'on va en soumissions publiques...

Une voix: On négocie avec la municipalité...

M. Middlemiss: ...ou bien on va en soumissions publiques pour des entrepreneurs. Donc, là où on n'a pas suffisamment d'équipement, on négocie avec des municipalités ou on va en soumissions publiques.

M. Garon: À **Saint-Côme** de Beauce, vous devez avoir de l'équipement là, dans Beauce-Sud, à l'engagement 25... 26, pardon.

M. Middlemiss: Peut-être qu'on a de l'équipement, mais on ne pourrait pas donner un service de qualité acceptable et, à ce moment-là, on négocie avec la municipalité. On m'indique qu'on n'a pas suffisamment d'équipement pour faire tout le réseau.

M. Garon: Vérifié. L'engagement 27, vérifié. L'engagement 28, vérifié.

L'engagement 29. Contrat pour le nettoyage des abords de routes le long des autoroutes 40 et 55, dans diverses municipalités, comtés de Maskinongé... C'est quoi, ça, le nettoyage des abords? Ce n'est pas le coupage du foin. C'est quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Trois-Rivières, Saint-Maurice et Laviolette.

M. Garon: Et il y a des drôles d'explications incompréhensibles dans l'affaire: Reclassé au dernier rang suite à la correction des produits aux 2 articles du bordereau. Le montant de sa soumission est porté à 6 732 000 \$, et on est dans une affaire de 70 000 \$.

M. Middlemiss: 6 000 000 \$?

M. Garon: Bien oui! C'est ça qui est marqué dans les notes explicatives qu'on a. Après ça, c'est marqué: Soumission corrigée pour se lire 432,98 \$. L'explication qu'il y a là, dans la colonne qu'on a à droite - je ne sais pas si vous avez le même cahier que nous autres - c'est incompréhensible.

M. Middlemiss: Bien non! C'est que vous êtes dans...

M. Garon: À 29.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que l'entrepreneur s'est trompé.

M. Garon: Parce que vous en avez deux que vous avez déclassés: Entretien **Éric** Houle, qui était à 15 199 \$, et François Carpentier, qui était à 17 298 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Gaston Labarre, à 22 000 \$, était le quatrième et le troisième, vous l'avez accepté, à 21 733 \$. Les deux premiers que vous avez déclassés, je ne suis pas capable de comprendre les raisons qui sont marquées là.

M. Middlemiss: Regardez, c'est que le premier, il avait 15 199 \$ pour la première année. C'est ça, là?

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: O.K.

(Consultation)

M. Middlemiss: Dans sa soumission, il a marqué 6 000 000 \$. Il s'est trompé dans sa multiplication. Donc, par le fait même, son prix était trop élevé. L'autre, lui, il a marqué 432,98 \$, et c'est ça, son erreur, François Carpentier. Donc, pour ces raisons-là, ils n'étaient pas conformes, on a été obligés de les éliminer.

M. Garon: Vérifié. Les engagements 30 et

31, vérifiés. L'engagement 32, vérifié. L'engagement 33, **vérifié**. L'engagement 34, vérifié. Les engagements 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43...

M. Camden: Engagement 43, Mme la Présidente.

M. Garon: ...vérifiés.

M. Camden: Un instant, question.

M. Garon: Je veux dire jusque-là pour vous laisser aller.

M. Camden: Ah bon!

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

M. Camden: On vous remercie, M. le député de Lévis, de votre grandeur d'âme.

M. Garon: Ah! vous avez tous les droits, M. le député.

M. Camden: Mme la Présidente, je ne sais pas si le ministre pourrait nous indiquer... Les mesures qu'on appelle des mesures de déflexion de chaussée à l'aide d'appareil, on voit ça sur le bord du chemin, quel est l'objectif, à quoi ça sert spécifiquement et comment le ministère se sert-il de ces éléments-là par la suite? Je parle lorsque vous utilisez l'appareil **dynalect** pour les relevés visuels et les autres essais sur les routes, les mesures de déflexion de chaussée. Ça sert à quoi au ministère?

M. Middlemiss: À vérifier la capacité portante de la chaussée, ça peut porter une charge de combien.

Une voix: Sans se déformer.

M. Middlemiss: Oui, sans se déformer... une déformation acceptable.

Une voix: Acceptable.

M. Camden: On émet quoi? Des vibrations, des ultrasons...

M. Middlemiss: Non, non, non, c'est le poids. C'est un poids, ça mesure la déflexion sous la charge. «Right»?.

M. Camden: Et on fait ça systématiquement sur les routes?

M. Middlemiss: On vérifie, oui, aux trois ans. Disons, à tous les trois ans, on fait le même parcours.

M. Camden: On fait le même parcours.

M. Middlemiss: Oui.

M. Camden: Et on évalue comme ça la capacité portante des routes?

M. Middlemiss: Et, de cette façon-là, on peut évaluer où on devrait faire les interventions. Comme le nouveau programme qu'on vient de commencer cette année, le renforcement de la chaussée, on utilise ça pour les identifier.

Une voix: C'est un des critères.

M. Middlemiss: C'est un des critères du nouveau programme de cette année où on **renforce** la chaussée.

M. Camden: Est-ce qu'on fait ça également sur les routes de gravier ou strictement sur les routes en béton bitumineux?

M. Middlemiss: En béton bitumineux.

Une voix: Et le béton de ciment.

M. Middlemiss: Et le béton de ciment. C'est assez difficile sur le gravier d'essayer de...

M. Camden: Je vois ici que, dans la région de Chaudière-Appalaches, je présume que vous avez **vérifié** la route 269?

M. Middlemiss: Cette année, vous voulez dire?

M. Camden: Ah! je vais vous dire, cette année, ou l'année passée, ou l'année d'avant, elle est dans un état tellement pitoyable!

M. Middlemiss: On ne sait pas exactement dans le temps, mais il semblerait qu'on devrait passer dessus. Vous voulez qu'on vérifie, à savoir: Est-ce que les résultats ont donné...

M. Camden: Vous comprendrez bien mon intérêt.

M. Middlemiss: Est-ce que les résultats sont représentatifs de l'apparence?

M. Camden: De fait, j'apprécierais beaucoup, vous savez, prendre connaissance de cette évaluation-là à l'égard de ce tronçon qui est extrêmement détérioré dans mon comté.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Camden: Est-ce possible?

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

M. Camden: Excellent! J'apprécie beaucoup, M. le ministre.

M. Middlemiss: Bienvenue.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 42 et 43, ça va?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 44 et 45.

M. Garon: Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 46, 47...

M. Garon: Les engagements 48, 49...

La Présidente (Mme Bélanger): ...48, 49...

M. Garon: ...50, 51, 52, 53, 54, 55, vérifiés.

Une voix: Engagement 56.

M. Garon: L'engagement 56.

La Présidente (Mme Bélanger): Divers.

M. Garon: Là, c'est des travaux sur quelle longueur, les travaux de réfection de la route 101 à l'intérieur des limites de la municipalité de **Saint-Édouard-de-Fabre**, 910 000 \$? (21 h 40)

M. Middlemiss: 1,3 km, 1,229 km.

M. Garon: Mais comment ça se fait que ça coûte si cher que ça? Comment ça se fait? 910 000 \$ pour la route 101 à l'intérieur des limites d'une municipalité. Qu'est-ce qu'il y a de spécial?

M. Middlemiss: Ce n'est pas seulement la route, il y a l'égout.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: Il y a l'égout pluvial, installer la signalisation.

M. Garon: Oui, mais 910 000 \$, vous dites, pour 1,3 km, en campagne. 910 000 \$.

M. Middlemiss: Le ministère paie... J'ai l'impression que la municipalité, elle aussi, a fait des travaux dans ça et notre participation...

M. Garon: À Saint-Bruno, 1 450 000 \$, c'est sur quelle distance?

M. Middlemiss: À Saint-Bruno? C'est le suivant, là?

M. Garon: Oui.

Des voix:...

M. Middlemiss: Non, c'est dans le comté de **Rouyn-Noranda-Témiscamingue**, celui-là. C'est 1,38 km.

M. Garon: À Saint-Bruno? Comment ça se fait que ça coûte si cher, 1 450 000 \$, pour 1,3 km?

M. Middlemiss: À Saint-Bruno-de-Guigues... Attendez. À Saint-Bruno-de-Guigues, c'est l'enfouissement des équipements de... Celui-là, c'est 1,3 km pour 1 450 000 \$ et l'autre, c'était un peu moins, c'était 1,229 km, 1,3 km, pour 910 000 \$. Donc, ça se compare. C'est des travaux de même envergure, le même genre de travaux: égout pluvial, terrassement.

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

M. Thérien: M. le ministre, ça, c'est la participation du ministère des Transports, mais c'est des travaux totaux de combien? La municipalité, elle, met combien?

M. Middlemiss: Ça, c'est les montants que le ministère des Transports... C'est le montant du ministère des Transports à 100 %.

M. Thérien: C'est 100 % du coût des travaux.

M. Middlemiss: Oui.

M. Thérien: C'est les travaux éligibles. Donc, la ville n'en fait pas d'autres. C'est le pluvial, la chaussée, et tout ça.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 58.

M. Garon: Et c'est seulement le pluvial et la chaussée.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Parce que 1 000 000 \$...

M. Middlemiss: Lequel?

La Présidente (Mme Bélanger): 56 et 57.

M. Middlemiss: Oui, sauf qu'il y en a deux. Je vais vous les donner séparément, comme ça on

ne sera pas tous mélangés.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 56, 910 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. À l'engagement 56, c'est 910 000 \$, pour une longueur de 1,229 km et...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 57.

M. Middlemiss: ...ça comprend... Une minute. Vous allez me laisser, Mme la Présidente, indiquer c'est quoi les travaux: terrassement, installation d'un système d'égout pluvial, bordure de rues, remplacement des trottoirs, structure de chaussée et revêtement bitumineux sur la route et le chemin **décrits** à l'article 1. Ça, c'est pour l'engagement 56.

Pour l'engagement 57, on parle d'une longueur de 1,380 km et les travaux sont: terrassement, bordure de rues, remplacement des trottoirs, structure de chaussée et revêtement bitumineux et déplacement des services d'utilités publiques et d'éclairage pour la route décrite à l'article 1.

Une voix: ...parlementaire?

M. Thérien: Non, non, non. Juste pour mon... Remplacement des trottoirs?

La Présidente (Mme Bélanger): Quand tu fais les égouts pluviaux, tu brises les trottoirs.

M. Thérien: Oui, mais on paie pour ça? C'est-à-dire que...

M. Middlemiss: Bien, dans ce protocole d'entente...

M. Thérien: On paie.

M. Middlemiss: ...oui, le remplacement des trottoirs. On ne paie pas nécessairement, aujourd'hui, la construction de nouveaux trottoirs. S'il y a des trottoirs qu'on est obligés de démolir pour faire des travaux, on les remplace.

M. Thérien: Merci.

M. Garon: Continuons.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 56 et 57 sont vérifiés. L'engagement 58.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 60.

M. Garon: L'engagement 60. Contrat pour la construction complète, excluant les enrobés bitumineux, d'un tronçon de 4,93 km de la route 301, dans la municipalité de **Thorne**, comté de Pontiac, 1 675 368 \$. C'est-à-dire, avec les imprévus, 1 843 000 \$. Comment il y a de trafic qui passe à cet **endroit-là**? Quel est le trafic qui passe là?

M. Middlemiss: Ça, je pourrais vous le dire.

(Consultation)

M. Middlemiss: L'été, 780, l'autre, 650, incluant des camions qui transportent du pin blanc et du pin rouge aux usines de sciage dans le comté de Pontiac et aussi des camions qui transportent le bois.

M. Garon: Combien, vous avez dit, par jour?

M. Middlemiss: 780, l'été, et 650...

M. Garon: L'hiver.

M. Middlemiss: ...annuel, par jour. 650 par jour.

M. Garon: Eh! sacrifie!

M. Middlemiss: Et ça inclut les camions qui transportent le bois à l'usine de Stone Consolidated à Portage-du-Fort.

M. Garon: Il y en a combien? Combien de camions? Parce que, souvent, ils distinguent les véhicules des camions.

M. Middlemiss: Il y en a. Ils font partie des 650 et des 780. Et, Mme la Présidente, j'inviterais le député de Lévis à venir au printemps. C'est une route où on est obligés de mettre du gravier sur l'asphalte le printemps pour laisser passer les camions. Et ça fait partie de l'économie, hein? C'est que Stone Consolidated, ils font leur part, c'est une des usines qui fonctionne très bien dans l'économie du Québec. J'inviterais le député de Lévis. Au lieu d'aller se promener en Gaspésie, qu'il vienne nous voir dans l'Outaouais, dans cette **partie-là**, pas seulement à Tulip Valley, ce n'est pas seulement Tulip Valley.

Mme Pelchat: C'est trop loin. C'est trop loin, puis ce n'est pas en Amérique, ce n'est pas aux États-Unis.

Une voix: Ce n'est pas aux États-Unis, non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, farce à part, c'est que ce n'est certainement pas un

luxé. Peut-être que 780 véhicules par jour, ce n'est pas grand-chose, mais ça fait partie de l'économie de la région, la forêt, les gens qui descendent soit les billes de sciage ou bien le bois pour la pâte, à l'usine de Stone Consolidated.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, on a demandé au député de Lévis de venir sur le pont Champlain où il y a 65 000 véhicules par jour. Il n'est pas venu. Alors, j'espère qu'il va venir chez nous avant.

M. Garon: Sur le pont Champlain, j'y vais souvent.

Mme Pelchat: Avant d'aller chez vous sur votre route de 780 personnes.

M. Garon: Sur le pont Champlain, j'y vais souvent.

Mme Pelchat: Ah oui?

M. Garon: Bien oui! Moi, je comprends les arguments, sauf qu'ils n'ont pas l'air de valoir quand il s'agit d'autres places.
(21 h 50)

M. Middlemiss: Où ça, par exemple, Mme la Présidente?

M. Garon: Bien, quand vous regardez une place comme Pintendre où il passe 25 000 véhicules par jour, là, on est loin de 650 par jour.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Pontiac à date.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous n'avez pas besoin de me défendre.

M. Garon: Quand vous avez d'autres routes où il passe des camions...

M. Middlemiss: Je peux me défendre, Mme la Présidente. Ne vous inquiétez pas!

M. Garon: ...des camions de lait, c'est aussi pesant que des charges de bois. Les camions pleins de lait, eux autres...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Ça n'a pas l'air d'être le même traitement partout.

M. Camden: Le lait qui est transporté, ce n'est pas du lait qui vient de la ville de Lévis, ça?

M. Garon: Non, non, je ne parlais pas du même chemin. Je pensais à l'autre chemin, là.

M. Camden: Non? Ni de la zone de Lauzon?

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

M. Garon: Je pensais à un autre chemin.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est déjà assez difficile. Modérons nos transports!

M. Camden: J'allais lui demander, Mme la Présidente: ça pouvait peut-être être des chèvres qui étaient dans la pente de ski à Lauzon.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de Lotbinière!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On peut se passer de ces commentaires. Ça va pour l'engagement 60?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 61.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 62.

M. Garon: Les engagements 62, 63, 64, 65, ça va.

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

M. Garon: L'engagement 66, ça va. L'engagement 67, le calcium, 35 %. L'engagement 68, 590 000 \$ de calcium, Cowansville, Drummondville et Saint-Hyacinthe.

M. Middlemiss: En réalité, là...

M. Garon: Après ça, l'engagement 69. Attendez un peu!

M. Middlemiss: Excusez. Mme la Présidente.

M. Garon: À l'engagement 69, 566 000 \$ de calcium.

M. Middlemiss: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: À l'engagement 68, je crois, si vous faites l'addition, 590 000 \$ plus 58 000 \$, ça va vous donner plutôt 649 000 \$.

M. Garon: Oui, je sais, avec des imprévus,

des imprévus pour poser du calcium. Je ne sais pas quel genre d'imprévus il peut y avoir là.

M. Middlemiss: Oui, oui... Non.

M. Garon: Épandre du calcium. Les imprévus ne doivent pas être forts, surtout un été comme cette année. S'il y a un imprévu, ça va coûter moins cher pas mal, parce qu'on n'a pas besoin de beaucoup de calcium cette année, il mouille tout le temps. La pluie, c'est un abat-poussière, ça aussi. C'est un abat-poussière naturel.

M. Middlemiss: Sauf que, Mme la Présidente...

M. Garon: En mettez-vous pareil?

M. Middlemiss: ...lorsqu'on va en soumissions publiques pour le calcium, ce n'est pas au milieu de la saison d'été et on ne sait pas s'il va pleuvoir. Je vous garantis, Mme la Présidente, que, si on assumait qu'il va pleuvoir et qu'on n'avait pas de calcium dans le comté de Lévis, le premier à nous critiquer serait le député de Lévis.

M. Garon: De quoi?

M. Middlemiss: Comment? Vous n'avez même pas prévu? Vous vous êtes fiés sur la mère nature pour avoir de la pluie et il n'y a pas eu de pluie? Comment ça se fait que vous ne vous êtes pas engagés à mettre du calcium? C'est pour ça qu'on s'engage au calcium au **printemps**.

Une voix: Du 15 mai au 15 juin.

M. Middlemiss: On signe les contrats... On va en soumissions à quel moment?

Une voix: Au mois de mars, avril...

M. Middlemiss: O.K. C'est ça. On va négocier en mars, avril, en prévision de l'application entre le 15 mai et le 15 juin.

M. Garon: Là, je vous ferai remarquer que c'est les crédits du mois d'août.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: C'est les crédits du mois d'août 1991.

Une voix: De juillet.

M. Middlemiss: De juillet, oui.

M. Garon: De juillet, mais pour août. De juillet pour août. Juillet, oui.

M. Middlemiss: Oui, mais ça n'a rien à faire

avec l'épandage, ça. Ça, c'est le moment pour la... Ça, c'est l'engagement...

M. Garon: En tout cas, je demande la ventilation. Vous y allez par petits bouts. C'est toujours la même compagnie, mais, là, vous y allez toujours par petits bouts au lieu d'y aller globalement pour tout le Québec. Ça commence à...

Une voix: C'est un contrat par région.

M. Garon: Oui, je comprends...

M. Middlemiss: Il y a seulement une compagnie.

M. Garon: ...excepté que ça négocie mieux les prix quand on y va sur le global.

Une voix: On négocie globalement.

M. Garon: Là, vous marquez: contrat, 590 000 \$; engagement 69, 566 000 \$; engagement 70, 537 000 \$. C'est avant les imprévus, ça. Engagement 71, 123 000 \$ après les imprévus. Alors, pourquoi ne pas y aller d'une claque? Vous en achetez pour combien, de calcium, par année, au total?

M. Middlemiss: Maximum, 4 000 000 \$. Mme la Présidente...

M. Garon: 4 000 000 \$...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...ou 7 000 000 \$?

M. Middlemiss: Oui, de 3 000 000 \$ à 4 000 000 \$, maximum 4 000 000 \$. Mme la Présidente, on négocie globalement les quantités de calcium, mais on signe des contrats par région à cause du kilométrage et du transport. Donc, c'est pour ces raisons. On négocie globalement pour les quantités, mais, pour le transport, il y a différentes distances de transport et, à ce moment-là, on fait ça par région.

M. Garon: Je voudrais revenir à... Attendez un peu! À date, dans la région de Chaudière-Appalaches, je n'en ai pas vu beaucoup, du calcium. On va peut-être bien en avoir plus loin.

À l'engagement 64, je voudrais revenir. La pose de contreventements sur différents ponts, dans diverses municipalités, dans le comté de Bonaventure. Est-ce que c'est le seul endroit où vous posez des contreventements?

M. Middlemiss: Non. Je crois...

M. Garon: C'est quoi, des contreventements sur différents ponts?

M. Middlemiss: C'est pour s'assurer que les ponts... une stabilité des ponts. C'est qu'il y avait des ponts que ça faisait des années qu'on avait construits. On n'avait pas de contreventements. Donc, lorsqu'on a commencé à faire la vérification de la capacité des ponts, on a décidé qu'on devrait mettre des **contreventements** qui sont nécessaires pour la stabilité.

M. Garon: C'est quoi, ça, des contreventements?

M. Middlemiss: C'est pour empêcher... C'est l'équivalent des croix de Saint-André que vous avez dans une structure pour empêcher les poutres de verser. C'est un support des poutres pour qu'elles soient stables.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Et ça, je peux vous assurer, Mme la Présidente, il y en a partout.

M. Garon: L'engagement 72, vérifié. L'engagement 73.

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

M. Garon: Vérifié... Non. L'engagement 73 est **vérifié**. L'engagement 74 et l'engagement 75. Là, vous dites: un contrat sur invitation. C'est drôle, un contrat sur invitation, vous en invitez rien qu'un. Je vois ici: 72, soumission sur invitation, une demandée, une reçue; 72 et 73, une demandée, une reçue; 74, 75, 76... Pardon, 74 et 75, une demandée, une reçue. C'est au fichier. Depuis quand, des soumissions sur invitation au fichier pour des contrats autour de 100 000 \$, vous en demandez rien qu'une?

M. Middlemiss: Lorsqu'on va au fichier et que c'est moins de 100 000 \$, le fichier donne un nom, et c'est régionalisé. C'est pour s'assurer que les contrats sont donnés aux gens qui sont en région.

M. Garon: L'engagement 73, il est de 163 000 \$, lui, et il dit la même chose: soumission demandée, une, reçue, une. Alors, la soumission ne veut rien **dire**. Ce serait mieux de dire: un contrat négocié.

M. Middlemiss: On se sert du fichier central pour aller voir qui sont les laboratoires ou les professionnels qui sont disponibles et, à ce moment-là, on leur donne le contrat dans leur région. Un peu comme le commentaire que faisait tantôt le député de Lévis lorsqu'il disait que c'est un professionnel de Laval qui faisait des travaux à Bonaventure et, à ce moment-là, il faut qu'il paie le transport, la chambre et pension de ses employés. Donc, on tente d'avoir

des professionnels qui demeurent dans la région où sont faits les travaux.

M. Garon: Mais ce n'est pas mieux quand c'est comme ça. Une demandée et une reçue; il n'y a pas de soumission, au fond. C'est faux.

M. Middlemiss: Non, non. Bien, le fichier central...

M. Garon: Soumission sur invitation... C'est plutôt un contrat qui doit être négocié, à ce moment-là, s'il y en a rien qu'un.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le fichier central des professionnels a été mis sur pied par le gouvernement qui nous a précédés.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Et c'est pour choisir... Non, non. C'est que c'est la façon... C'est que vous avez...

M. Garon: L'idée, ce n'est pas d'en inviter rien qu'un. L'idée, c'est d'en inviter plusieurs.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Regardez. Pour des travaux en région, dépendant du montant, vous allez au fichier en chercher un. Des fois, vous allez au fichier en chercher cinq et, là, il va y avoir... Donc, il y a un comité de sélection. Des fois, il y en a cinq, le fichier va en donner cinq, et il y a un comité de sélection qui choisit un des cinq sur une base de points. Mais, lorsque le fichier est demandé d'en nommer un en région, il en met seulement un. Parce que ça ne fait pas de sens de donner, de faire sortir le nom de quelqu'un de Montréal pour aller faire des travaux, disons...

M. Garon: Mais s'il arrive le plus bas soumissionnaire.

M. Middlemiss: Non, mais ce n'est pas... Regardez, c'est des ingénieurs et des consultants et ce n'est pas sur une base... C'est qu'il y a un C.T. pour les honoraires des professionnels, et tout le monde est basé sur ça. (22 heures)

M. Garon: C'est ça. Vérifié. On était rendus à quoi, là?

Mme Pelchat: Étant donné l'heure, M. le député de Lévis...

M. Garon: On va terminer, là. On était rendus où, là?

Mme Pelchat: Ça finit à 22 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'engagement 76.

M. Garon: Alors, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84... l'engagement 83, on va arrêter là, vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 1)