



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 : Août et septembre 1992

Le mercredi 27 janvier 1993 - No 47

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Réponses déposées	CAE-2589
Août	CAE-2590
Septembre	CAE-2618

Intervenants

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

M. Robert Middlemiss
M. Jean Garon
M. Francis Dufour
M. Lewis Camden
Mme Christiane Pelchat
M. Gérard R. Morin
M. Michel Tremblay
M. Ghislain Maltais
M. Réal Gauvin

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10\$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105\$
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 mercredi 27 janvier 1993

Vérification des engagements financiers

(Dix heures treize minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, à partir du mois d'août 1992, ainsi qu'à certains engagements financiers dont l'examen n'a pas été terminé lors de la séance du 1er septembre 1992.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Il n'y a pas de remplacements, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ordre du jour c'est: vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie. Il y a la vérification non terminée, lors de la séance du 1er septembre 1992, des engagements suivants: la liste du mois de janvier 1992, il y avait le numéro 116 de décembre 1991; la liste du mois d'avril 1992, il y avait les numéros 28, 38 et 39; et la liste de 1992, août, septembre, octobre, novembre, décembre. L'ordre du jour est adopté?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que, pour les items que vous venez de mentionner, qui n'avaient pas été complétés, les renseignements ont été transmis à la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, il y a aussi des renseignements, mais, sur des engagements non complétés, il y a eu les réponses aussi?

M. Garon: Il y a eu des réponses, mais je voudrais revenir sur ces engagements parce que les réponses ne sont pas claires.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là, étant donné qu'ils avaient été suspendus...

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et qu'il y a eu des réponses, est-ce qu'ils sont considérés comme vérifiés?

M. Garon: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non?

M. Garon: On va les prendre un par un si vous voulez. On va prendre l'engagement 116 d'abord. C'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, un instant, je ne suis pas rendue là, monsieur...

M. Garon: O.K.

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): On va déposer la liste des réponses obtenues aux questions prises en note lors des séances des 4, 5 et 6 août, et le 1er septembre 1992. Ces réponses vous ont été transmises les 20 octobre, 12 novembre 1992 et 22 janvier 1993. Alors, s'il y a des questions supplémentaires à ces engagements vérifiés...

Alors, là, on commence par la liste du mois de janvier 1992, l'engagement 116.

M. Garon: C'est ça. À 116, j'aurais une question. C'est parce que vous dites... J'ai eu la réponse de 116. On dit: Au cours de la réalisation des travaux, le ministère a apporté une modification au mode de réparation des glissières rigides situées sur le dessus des murs de soutènement séparant l'autoroute 20 des voies ferrées du CN. Une modification nécessitait le réexamen des coûts puisque cette nouvelle méthode n'était pas prévue au bordereau. Durant les négociations pour établir les coûts, les nouveaux coûts, l'entrepreneur proposa un autre mode de réparation des murs qui comportait un mode de paiement forfaitaire. Cette proposition a été acceptée et intégrée au contrat.

C'est parce qu'on est dans le cadre d'une réclamation, et puis, de la manière que vous dites ça, c'est comme si, au cours du contrat, vous vous êtes entendus. Alors, pourquoi il y aurait eu une réclamation? Parce que, 116, c'est une réclamation de 215 184,25 \$. Alors, quand il y a une réclamation, c'est que, à la fin du contrat, l'entrepreneur demande un montant additionnel tandis que, vous, vous dites: Durant les négociations pour établir les nouveaux coûts, l'entrepreneur proposa un autre mode de réparation des murs - un autre mode, donc, c'est avant de le faire, ce n'est pas une fois qu'il l'a fait qu'il a proposé un mode de réparation différent - qui comportait un mode de paiement forfaitaire. Cette proposition a été acceptée. Je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est qu'on a octroyé un contrat à l'entreprise et on

s'est aperçu, en cours de route, que ce qu'on avait proposé, on voulait le changer. Donc, ça veut dire qu'il y avait un changement aux plans et devis, et, donc, l'entrepreneur avait le droit de réclamer. Et c'est pour ça qu'on a appelé ça une réclamation. On indique en plus que, durant les discussions pour établir quel genre de glissières on était pour mettre sur ce mur, l'entrepreneur nous a suggéré une façon de procéder avec un prix forfaitaire que nous avons acceptée. Donc, il avait droit à une réclamation parce qu'on a changé les plans et devis, et en plus, lorsqu'on a accepté sa proposition, on a dit: On va vous donner un prix forfaitaire. Et ça devient une réclamation en sus, une réclamation au contrat parce qu'il y a eu des changements. C'est exactement...

M. Garon: Ça fait un montant additionnel au contrat. Donc, 215 000 \$, c'est 215 000 \$ de plus.

M. Middlemiss: Oui, c'est 215 000 \$ de plus. On a accepté ça comme un prix forfaitaire en remplacement des glissières qu'on avait demandées dans la conception.

M. Garon: Parce que c'est surprenant que ce soit sous le terme «réclamation». Normalement, ça aurait été un montant supplémentaire ou quelque chose comme ça. C'est pour ça que... Une réclamation, habituellement, c'est quand les gens ne s'entendent pas et que quelqu'un réclame et que vous payez.

M. Middlemiss: Non, pas nécessairement. Lorsqu'il y a un différend, s'il y a des quantités de plus ou...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...qu'on demande des changements, il a droit à une réclamation, parce que ce n'était pas couvert nécessairement dans les plans et devis. Et, donc, c'est ça qui devient une réclamation. Et cette fois-ci, en plus de ça, on a accepté la proposition d'un prix forfaitaire pour la solution.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 116 du mois de décembre 1991 vérifié. On passe à la liste du mois d'avril 1992, les engagements 28, 38 et 39.

M. Garon: Oui, c'est correct.

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

M. Garon: Les engagements 38 et 39, c'est parce qu'on n'a pas eu les réponses.

M. Middlemiss: Les engagements 38 et 39, vous n'avez pas eu...

M. Garon: En partie, c'est-à-dire qu'on avait demandé les coûts payés par les autres partenaires, et on ne les a pas eus. On l'a eu pour le contrat A, coût total, 2 941 000 \$, coût payé par le ministère des Transports 1 552 650 \$ pour le tronçon partant du ruisseau Castilloux jusqu'à la rivière Port-Daniel. Et le contrat B, tronçon partant de la Petite rivière Port-Daniel jusqu'à 300 mètres à l'est de la rivière Port-Daniel, 1,41 kilomètres, on dit: coût payé par le ministère des Transports, 3 250 000 \$, mais on ne dit pas le coût total de cette partie-là.

M. Middlemiss: On m'indique que la question n'était pas posée. Au moins, dans la transcription des questions, on n'avait pas eu celle-là spécifiquement. Je vais...

M. Garon: Oui, c'était le but.

M. Middlemiss: Non, mais je vous dis, là, que les réponses... On vous a donné les réponses aux questions qu'on nous a transmises et, à ce moment-là, la question à savoir quelle proportion a été payée par qui, ça ne nous a pas été posé. On n'a pas la répartition.

M. Garon: Bien oui. Question 5, c'était: Quel est le coût total de ces travaux par rapport à la proportion payée par le ministère? La question, c'était ça: Quel est le coût total de ces travaux? Ils nous ont juste donné la part du ministère. Ce n'est pas ça qu'on demandait. On demandait le coût total.
(10 h 20)

M. Middlemiss: On prend note, là. Je vais vous donner la répartition, ça n'a pas été fait. On va essayer de vous donner ça aujourd'hui.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié sous réserve?

M. Garon: Non, non. On va attendre. On va avoir les réponses cet après-midi. On l'adoptera à ce moment-là, parce que là, ça va être trop compliqué.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous passons aux engagements de la liste d'août.

Août

M. Garon: Oui, on commence à août.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1.

M. Garon: Ça ne sera pas long. Ça fait des

moyennes piles. Des masses de papiers. Mois d'août. L'engagement 1, vérifié.

2. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

3. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

4. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

5. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

6. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: L'engagement 6, est-ce que c'est un pont qui est transféré à la municipalité par votre réforme? Le pont acier-bois sur le rang Saint-Isidore au-dessus de la décharge du lac Bourassa, dans la municipalité de Saint-François-de-Panet, comté de Montmagny-L'Islet?

(Consultation)

M. Middlemiss: Je n'ai pas la liste ici pour vous dire... On peut certainement faire venir ça, mais je n'ai pas chaque pont de chaque municipalité sur chaque route. Mais si c'est essentiellement une route municipale, oui, ce serait un pont qui serait remis à la municipalité. Mais, vu que c'est une structure qui n'est pas une structure complexe, pendant quatre ans, le ministère des Transports va continuer à s'occuper de faire les inspections, la préparation des plans, de concert, et tenter de guider les municipalités pour que, au bout des quatre ans, elles puissent assumer cette responsabilité-là avec une certaine expertise.

M. Garon: La responsabilité de l'entrepreneur, comment ça va marcher dans le transfert aux municipalités des contrats? Parce que les municipalités ne seront pas... Là, c'est le ministère qui avait les ponts, si on les transfère aux municipalités, les travaux viennent d'être faits, il y a une responsabilité pendant un certain temps pour l'entrepreneur.

M. Middlemiss: Les plans et devis vont être préparés de concert avec le ministère des Transports, mais la municipalité devra être le maître d'oeuvre et prendre cette responsabilité-

là, mais ce sera payé par le ministère des Transports, à même les 14 000 000 \$ de contrat.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. Vous ne me comprenez pas. Peut-être que je me suis mal exprimé. Ce que je veux dire là-dedans, c'est que là le pont est fait. Mettons qu'il n'est pas fait parfaitement. Qui va faire le suivi du pont, au point de vue de la responsabilité d'entrepreneur? Vous avez fait faire des travaux qui ont coûté 60 991,50 \$, et c'est transféré à la municipalité. Qui va s'assurer - parce que là il y a une responsabilité d'entrepreneur pendant un certain nombre d'années, pendant cinq ans - du suivi d'un pont qui vient d'être fait, pour la responsabilité d'entrepreneur pendant les cinq prochaines années?

M. Middlemiss: Comme je vous l'indiquais tantôt, le ministère des Transports va continuer à faire les inspections, les préparations des plans et devis de ces ponts-là et donc, si c'est eux qui ont l'expertise, c'est eux qui vont continuer à faire cette inspection-là. Mais une fois que... Disons, à partir du 1er avril 1993, lorsque le pont sera la propriété de la municipalité et qu'on exécutera des travaux, à ce moment-là...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Middlemiss: Non, non. Je vous l'ai dit. Ceux qui ont déjà été...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande. C'est pour ça que je vous dis... Ce que je vous demande là, ce n'est pas les plans et devis pour les travaux à venir. C'est que vous venez de faire un pont selon des plans et devis. Le pont, normalement, il est bien fait, mais supposons qu'il y a des problèmes par rapport aux travaux qu'a faits l'entrepreneur. La municipalité, elle, ce n'est pas elle qui a commandé le travail, ce n'est pas elle qui est capable de vérifier ça, tout ça. Supposons que, dans deux ans, il arrive quelque chose. Là, il y a la responsabilité de l'entrepreneur parce que la responsabilité, pendant cinq ans, c'est la responsabilité de l'entrepreneur. La municipalité, elle, est-ce qu'elle va être responsable de surveiller les objets d'art qui ont été faits alors que c'était sous la responsabilité du ministère et que l'entrepreneur pourrait être responsable de faire des réparations, faire des travaux parce qu'il arrive des choses qui ne devraient pas arriver si les travaux avaient été bien faits? J'ai parlé...

M. Middlemiss: Oui, mais...

M. Garon: ...d'administrer la responsabilité de l'entrepreneur dans les cinq ans qui suivent l'exécution des travaux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai répondu à ça. Je vais y aller plus lentement...

M. Garon: Moi, je n'ai pas compris.

M. Middlemiss: ...en disant que le ministère des Transports du Québec va continuer, pour les quatre prochaines années, à s'occuper, entre autres, des inspections, de la préparation de plans et certainement de s'assurer que les travaux qui ont été exécutés pendant qu'eux étaient les propriétaires, s'ils n'ont pas été bien faits, c'est eux qui vont avoir cette responsabilité-là. Il me semble que le contrat était entre le ministère et l'entrepreneur. Donc, ça va être notre responsabilité, pendant la période de garantie, de voir à ce que, s'il y a des problèmes, ils soient corrigés par l'entrepreneur, et ça va être le ministère qui va faire ça.

M. Garon: S'il y a des poursuites à prendre, qui devra les prendre?

M. Middlemiss: Ça va être le ministère parce qu'à ce moment-là c'est le ministère qui était le maître d'oeuvre.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6...

M. Garon: J'aimerais savoir, par exemple, si ce pont-là a été transféré.

M. Middlemiss: Il l'est.

M. Garon: Il l'est, transféré à la municipalité?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8.

M. Garon: Attendez un peu! À l'engagement 7, pourquoi vous êtes allés par soumission sur invitation alors qu'à 6 vous êtes allés en soumissions publiques? Le montant est plus gros à 7 qu'à 6. Parce que, voyez-vous, c'était 60 000 \$, c'était en soumissions publiques à 6 et, à 7, ça coûte 86 000 \$. C'est marqué: Soumission sur

invitation.

M. Middlemiss: Regardez, l'une est une soumission publique. En bas de 100 000 \$, on peut aller soit en soumissions publiques ou au fichier. Dans ce cas-ci, on est allé au fichier et il y a eu 12 soumissionnaires. Donc, ce n'est pas quelque chose qui a été réellement...

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: C'est qu'on a le choix.

M. Garon: Ce n'est pas une accusation que je porte, je veux voir comment vous opérez.

M. Middlemiss: On a le choix. Peut-être que ça a été jugé à propos que, dans certaines régions où il n'y a pas d'entrepreneurs qui font ce genre de travaux, on pourrait finir avec une seule soumission. Donc, on sort de la région, puis on en invite d'autres, tandis que, dans des endroits où il y a plusieurs entrepreneurs qui font ce genre de travaux-là, on juge que c'est dans les intérêts supérieurs d'aller en soumissions publiques.

M. Garon: Ça va. Là, vous avez le choix.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 7? Engagement 8.

M. Garon: Est-ce que ce pont est transféré à la municipalité de Val-Alain?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Non?

M. Middlemiss: C'est l'autoroute 20, ça.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9.

M. Garon: C'est un pont en acier-bois situé sur le rang Saint-Pierre au-dessus de la rivière Pozer, dans la municipalité d'Aubert-Gallion, dans Beauce-Sud. Contrat de 84 479 \$. Est-ce que le pont est transféré à la municipalité?

M. Middlemiss: O.K. On fait venir la liste qu'on n'a pas avec nous. À ce moment-là, on va garder en suspens la question et je pourrai vous donner la réponse lorsque j'aurai la liste. D'accord?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9, vérifié?
(10 h 30)

M. Garon: Non, vous laissez ça en suspens, puis le ministre va nous le dire tantôt.

M. Middlemiss: Je vous donnerai la réponse si le pont va être transféré à la municipalité ou non. On pourra vous donner la réponse sur ça.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10.

M. Garon: L'engagement 9 est en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: L'engagement 10, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11.

M. Garon: Est-ce que ce chemin-là est transféré à la municipalité? Terrassement, structure de chaussée sur le chemin du lac Sergent et sur la route du Domaine dans la municipalité de Saint-Raymond...

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça devient extrêmement difficile de répondre. On n'a pas tous les plans ici sur les routes qui ont été transférées. On pourrait certainement fournir les questions. Il me semble que les engagements financiers, ce n'est pas nécessairement pour savoir si la route a été transférée ou non. Je ne m'y objecte pas, sauf que ça nous prendrait énormément de renseignements ici pour être capables de vous identifier, immédiatement, si tel pont ou telle route va être transférée, parce que ça ne fait pas partie des engagements financiers.

M. Garon: Oui. Oui, parce que c'est la question...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: L'engagement...

M. Middlemiss: Non. Je m'excuse, Mme la Présidente, cette question-là ne fait pas partie des engagements financiers. Je ne dis pas que le député n'a pas le droit de poser la question et qu'il n'a pas droit à une réponse.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça que je dis.

M. Garon: Parce que...

M. Middlemiss: Je vous dis que, dans la préparation des engagements financiers, on dit

que c'est un contrat... On s'est engagé à dépenser tant d'argent sur cette route-là et c'est ça qu'on vérifie. On ne vérifie pas si la route appartient ou appartiendra à Pierre, Jean, Jacques, ainsi que le pont... Ça, c'est un à-côté et je suis bien prêt, Mme la Présidente, à répondre, si la réponse est facile à aller chercher. Mais celles qui ne sont pas faciles, je vais en prendre note et on pourra répondre plus tard. Sans ça, on va s'éterniser sur des à-côtés et on ne fera pas le travail pour lequel nous sommes ici, soit de vérifier les engagements financiers.

M. Garon: Vérifier les engagements financiers... L'opportunité des travaux fait partie de la vérification des engagements financiers. Alors, quand je demande si ça va être transféré, c'est évident que je pose la question pour des raisons. Je veux savoir si ça va être transféré. Je veux voir... Je vais être franc avec vous, je veux savoir, au fond, si on fait les travaux dans certains comtés avant de les transférer et si, ailleurs, on ne les fait pas.

Une voix: C'est ça.

M. Garon: Ça fait partie des engagements financiers, voir si les travaux sont opportuns ou non, sur quels critères on fonctionne, comment on fonctionne; c'est ça le but.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais indiquer au député de Lévis et aux membres de la commission que ça, c'est les travaux qui faisaient partie de la programmation et ce n'est pas nécessairement en 1991-1992 qu'on a décidé qu'on était pour faire nécessairement le chemin du lac Sergent et ce n'est pas seulement en 1991-1992 qu'on a décidé qu'on devait réparer des ponts. Maintenant, s'il y a eu de la négligence dans le passé de s'occuper de ce réseau routier là et de ces ponts-là, nous autres, on est obligés, aujourd'hui...

M. Garon: Moi, Mme la Présidente...

M. Middlemiss: ...de prendre les bouchées doubles pour faire des choses qui ont été négligées dans le passé. Si c'est ça qu'on veut débattre, je suis prêt à le faire, mais il me semble que notre raison d'être ici aujourd'hui, c'est de vérifier les engagements financiers. Maintenant, si je peux donner la réponse au député et que je l'ai à mes côtés, je vais lui donner immédiatement. Mais tout ce que je dis, c'est que, si je n'ai pas la réponse ici, je ne suis pas pour perdre des heures à chercher. On vous donnera la réponse. Mais on va vous répondre pourquoi on a dépensé 177 000 \$ et comment les travaux ont été exécutés. Est-ce qu'ils ont été bien faits, oui ou non? Sur le pourquoi. Est-ce qu'ils vont les transférer? Ça, c'est toute une autre paire de manches, ce n'est pas un engage-

ment financier, c'est une décision de programmation.

M. Garon: Mme la Présidente, moi, je suis maître des questions que je pose. Le règlement ne dit pas que je suis limité dans les questions que je pose. Je peux poser n'importe quelle question concernant les engagements financiers. Le ministre, ce n'est pas lui qui décide des questions que je pose. C'est moi qui pose les questions et je pose les questions que je veux poser, qui sont d'intérêt public. Alors, lui, il a à répondre aux questions qu'on lui pose, point. Il n'a pas à évaluer les questions qu'on pose. Il n'a pas à se demander pourquoi on pose celle-là plutôt que telle autre et il aurait aimé mieux qu'on pose telle autre. Ce n'est pas de même que ça marche.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va déposer incessamment un décret qui va identifier toutes les routes, les tronçons de route, tous les ponts qu'on va remettre aux municipalités. Il y a un décret qui va être déposé. À ce moment-là, on pourra consulter le décret. À moins que le député de Lévis ne soit prêt à dire qu'on va remettre les engagements financiers au mois de mars, une fois que le décret sera déposé et, à ce moment-là, il aura toutes ses réponses.

M. Garon: Je demande la même question. Si on ne le sait pas, on va laisser en suspens et on va continuer.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que de laisser ça en suspens, de m'engager à lui donner une réponse, oui, mais qu'on accepte à condition qu'on ait cette réponse-là. Parce que, si on laisse tout en suspens, on va revenir une prochaine fois et on aura passé tout ça et on devra recommencer à neuf. Il me semble que l'important, ce n'est pas: Est-ce que c'est transféré, oui ou non. L'important, c'est: Est-ce que ce contrat a été bien fait? Est-ce que ces dépenses-là ont été bien faites? Je ne sais pas pourquoi on a choisi ce tronçon-là. Ça n'a rien à faire avec l'engagement financier. Ça, c'est une décision gouvernementale.

La Présidente (Mme Bélanger): La question, M. le député de Lévis, c'est à savoir si cette route-là est transférée aux municipalités?

M. Garon: Doit être transférée ou non à la municipalité, c'est tout.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on a pris note de la question, mais je pense que... L'engagement lui-même, est-ce qu'il est vérifié?

M. Garon: Non, je vais attendre... Ce n'est pas une complication. On est ici pour deux jours. Si on veut mettre une liste écrite demain matin

de toutes les questions, j'ai posé cette question-là, et qu'on me dit: Je vous la donnerai demain matin, il n'y a pas de problème. De toute façon, ça ne durera pas des heures. Je ne veux pas faire un débat chaque fois. Je vais poser souvent cette question-là. Sauf que si demain... Il y a des gens au ministère, ce n'est pas bien, bien long, ils connaissent les routes et ils connaissent ça. Ils vont nous dire, ils vont mettre sur la liste: L'engagement 11, telle affaire, c'est transféré ou pas transféré. C'est tout. Ce n'est pas long.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Garon: En suspens. L'engagement 12.

M. Dufour: Mme la Présidente, avant de passer à l'engagement 12, le ministre a parlé de décret. Moi, j'ai rencontré les gens d'une municipalité de mon comté où les négociations pour les chemins ne sont pas complétées. Il y a même cinq kilomètres de chemin qui ont été oubliés. Ça veut dire, si je comprends ce que vous me dites là, qu'il va y avoir un décret. Il n'y a pas de négociation. Moi, j'ai toujours pensé que les municipalités auraient à discuter avec les employés du ministère pour savoir si c'était correct ou pas. Il y a eu une mise en situation, on a donné aux municipalités quels sont les chemins qui étaient privilégiés par le ministère. Les municipalités ont réagi, et, depuis ce temps-là, elles n'ont rien eu. Est-ce que c'est propre à la région chez nous, ou si c'est partout pareil? J'ai parlé avec les gens de Jonquière, ils ont le même phénomène eux autres aussi. Ils ne savent pas à quoi s'en tenir. Ils ne peuvent pas faire de comparaison avec d'autres. Moi, je leur ai dit carrément, par exemple, qu'il y aura un décret. C'est pour ça peut-être que le gouvernement ne se sent pas obligé de négocier.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les négociations de transfert du réseau routier ont été faites de la même façon d'un bout à l'autre du Québec. À partir de la classification fonctionnelle, on a identifié quelles étaient les routes locales 1 et 2. On a fait cette analyse-là dans un premier temps et, depuis deux ans, je pense, on a envoyé aux municipalités concernées la classification fonctionnelle en leur disant: Voici les kilomètres qu'on va vous transférer. C'est certain qu'en cours de route on va être obligé d'ajuster des moins et des plus. Je signe encore chaque jour des lettres, des réponses à des municipalités qui m'ont envoyé des résolutions disant: Regardez, nous ne sommes pas d'accord avec telle et telle - vous écoutez, là? - route. Nous croyons qu'elle devrait être plutôt collectrice que locale 1 ou locale 2. On refait l'analyse. Des fois, on rencontre... Les gens du ministère...

Premièrement, on a avisé toutes les municipalités, toutes les MRC d'aller voir les gens en

région et de discuter. Si, suite à ces discussions-là, elles ne sont pas... là, elles m'écrivent et on réexamine. S'il n'y a pas de faits nouveaux qui nous sont donnés, on ne peut pas mettre de côté le fond de la classification fonctionnelle. À ce moment-là, on dit: Nous ne sommes pas d'accord, cette route-là est locale 1, locale 2, et j'écris une lettre. J'envoie une réponse. Ce n'est pas terminé encore comme la partie des routes qui ont une double vocation, à savoir que c'est une route locale, mais on a le transport du bois ou des produits de la mine.

M. Dufour: Un chemin forestier.

Une **voix:** L'accès aux ressources.

(10 h 40)

M. Middlemiss: C'est l'accès aux ressources. Donc, celles-là, on va leur donner 832 \$ de plus du kilomètre. Nous sommes en train d'identifier quelles sont ces routes-là. On n'a pas avisé toutes les municipalités encore. Donc, tout n'est pas complété encore, mais il y a des négociations et des échanges. Ça ne veut pas dire que, parce qu'on négocie, elles vont avoir gain de cause. Il faut nous apporter des arguments pour nous faire changer d'opinion pour changer la route de niveau 1 à collectrice.

M. Dufour: Non, mais est-ce que vous admettez que, rendu au 27 janvier, lorsque les municipalités nous disent qu'elles n'ont jamais eu de rencontre avec le ministère concernant les demandes ou les représentations qu'on fait, c'est un peu tard? Ça commence à être minuit moins cinq comme dirait l'autre.

M. Middlemiss: D'accord. S'il est minuit moins cinq, ce n'est pas ma faute. C'est qu'on a fait une tournée du Québec. L'an passé, j'ai fait une tournée du Québec, et on a avisé les gens d'aller voir les bureaux de district, les régions, la direction régionale. On a dit à tout le monde d'y aller. Maintenant, si les gens ont jugé à propos de ne pas y aller, ça, c'est la démocratie, c'est leur droit. Ceux qui m'ont écrit, qui s'objectaient à la classification qu'on avait donnée à certaines routes, on leur donne une réponse. C'est vrai que la réponse ne les satisfait pas nécessairement, mais on le fait.

M. Dufour: C'est évident que vous pouvez peut-être arguer ou argumenter à l'effet que vous l'avez dit à tout le monde, mais comprenons-nous, là, ce ne sont pas tous des maires à temps plein, ce ne sont pas tous des conseillers à temps plein dans les petites municipalités. Donc, il y en a qui peut-être ne pouvaient pas les rencontrer ou, quand ça pouvait être possible, ça ne marchait pas. On sait bien que, quand il y a des négociations avec le secteur rural, ça se fait le soir, ça ne se fait pas le jour, très rarement. Donc, il y a quelque chose là-dedans.

Je ne sais pas si les gens ont tout bien compris, mais le conseil dont je parle, tous les conseillers sont changés; il reste un conseiller puis le maire; il en reste deux. Donc, quand on rencontre ces gens-là puis qu'ils disent: Nous autres, on n'a pas négocié, ça ne marche pas, je ne le sais plus, moi.

M. Middlemiss: Je comprends, Mme la Présidente. J'ai fait la tournée. Ensuite, l'an passé, vers le mois d'avril ou de mai, j'ai adressé une lettre à toutes les municipalités, leur demandant d'examiner et, si elles avaient des objections, de me les faire parvenir avant le 15 juin ou le 1er juin, et que je m'engageais à leur donner une réponse pour le mois d'octobre 1992. Malheureusement, à cause des circonstances, je n'ai pas pu donner les réponses. Nous sommes en train de compléter ces réponses-là.

Donc, je pense qu'on a tenté d'aviser de façon assez officielle les conseils municipaux de nous faire parvenir leurs objections ou même leur assentiment de tout ça. C'était avant les élections de novembre. Si vous me pariez d'un nouveau conseil, il a été élu en novembre. Est-ce que, dans l'interim, les gens ne l'ont pas occupé? À ce moment-là, je ne peux pas être responsable. C'est peut-être un cas d'exception. Je vous le dis, on a eu au-dessus de 1000 demandes de révision, qu'on analyse et auxquelles on est en train de donner une réponse.

On croyait l'avoir fait, mais, comme toujours, il y a peut-être des gens qui n'ont pas porté attention parce que c'est des gens qui travaillent à temps partiel et ils n'ont pas tout le temps de le faire. Maintenant, ils peuvent toujours tenter de nous envoyer, si c'est quelque chose de réellement important, de nous communiquer, d'aller voir les gens au district ou à la région et de leur soumettre leur problème.

M. Dufour: Mais est-ce que... Bon. Puis, on a la question des ponts. On entend toutes sortes de rumeurs. Il paraît que les ponts au-dessus de 100 mètres - ça doit être ça, 300 pieds; c'est en bas - le gouvernement les garderait puis les autres seraient transférés aux municipalités. Est-ce que c'est vrai, ça, ou pas vrai? Vous savez, on est tenu un peu dans l'ignorance par rapport à tout ça. Nous autres, on apprend ça par bribes. Je ne sais pas, moi, vous parlez peut-être beaucoup d'un bord, mais, de l'autre côté, vous...

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que le ministre des Affaires municipales a fait une déclaration ministérielle en Chambre, au mois de décembre, dans laquelle il a adressé ces sujets-là. Entre autres, on a augmenté de 3003 à 3008, que les ponts complexes, on les gardait indéfiniment, que ceux qui n'étaient pas complexes, on continuait à travailler pendant quatre ans avec les municipalités, puis ça, c'est connu, ça a été dit publiquement.

Certainement, puis on a même identifié les genres de ponts complexes, des ponts couverts, des ponts suspendus, des ponts de cette nature-là et, d'autres, c'était par la longueur ou la largeur. Mais c'est des ponts complexes au point de vue entretien et coût et, ceux-là, parce que ça préoccupait les municipalités et les unions, on a dit: On va les garder indéfiniment.

M. Dufour: Vous comprendrez que la description que vous faites d'un pont complexe puis non complexe...

M. Middlemiss: Bien, les gens concernés ont cette...

M. Dufour: Écoutez un peu, là, vous essayez de vendre ça quelque part. Moi, je ne le sais pas...

M. Middlemiss: Mais, lorsqu'on leur transfère, ils ont la liste. On leur envoie la liste en disant: Voici, ces ponts-là, ça va être votre responsabilité. Les autres ponts, on va les garder sous notre responsabilité. Donc, on les avise. Tout ça, ça fait partie des documents qu'on transmet à ces municipalités-là.

Maintenant, s'il y a des gens qui veulent avoir d'autres renseignements, dites-leur de communiquer avec nous. Ce n'est pas un secret, là. Je suis surpris d'apprendre que... Parce que le ministre des Affaires municipales a fait une déclaration ministérielle et il a touché ces ponts. Les ponts... Oui, il l'a dit. Il a dit... Parce que c'était une, c'est une des... On avait des problèmes à s'entendre avec les unions. Et le plus gros problème, c'est les ponts. Finalement, on a réussi à accepter de garder à notre entretien - notre propriété - les ponts complexes, en plus d'augmenter de 3003 à 3008, et aussi en donner pour les chemins à double vocation. C'est ça. Et lorsqu'on a réussi à s'entendre avec les unions au comité, avec la table Québec-municipalités, M. le ministre des Affaires municipales a fait une déclaration ministérielle.

M. Dufour: M. le ministre, je ne mets pas en doute que le ministre a fait une déclaration ministérielle, d'ailleurs, c'est moi qui l'ai commentée. Je vais vous dire une chose, par exemple, vous ne parlez pas à quelqu'un dont ça fait juste une journée qu'il est ici, là. Vous savez bien qu'une déclaration ministérielle, c'est enrobé d'à peu près toutes sortes de choses. On dit la vérité, mais des fois elle est bien entourée. Je prends juste les déclarations ministérielles au point de vue finances. Le ministre des Finances fait des déclarations...

M. Middlemiss: Non, non, on ne parle pas de ça, là. Moi, je vous parle de...

M. Dufour: Non, non, mais je vais vous

donner une explication parce que vous avez le droit aussi d'aller sur des exemples. Quand le ministre des Finances fait des déclarations, quand on regarde ce qu'on fait au ministère du Revenu et qu'on fait les lois après ça, on trouve toutes sortes de petites affaires qu'on n'a pas vues. C'était quelque chose de bien entouré. C'était marqué. Je le sais, j'ai été critique au ministère du Revenu. Et, de temps en temps, il nous sortait une affaire, une espèce de coquille qu'on n'avait pas vue. Le ministre n'a pas parlé pour ne rien dire, il l'a marqué. Dans la littérature vous pouvez vous baser là-dessus pour dire ce que vous voulez dire. Moi, je vais être obligé de prendre ce que vous me dites mais je peux vous dire une chose, ce n'est pas si clair que ça, parce que les ponts, ils sont complexes à partir de quel temps? Est-ce que c'est un long, un court, un large, un moins large? «C'est-u» le pont acier-bois, béton? Il y en a toutes sortes de ponts. Moi, je ne sais pas. C'est quoi, les complexes? On a un pont en aluminium. Il y en a seulement un dans tout le Québec, dans tout le Canada, et il est chez nous. C'est un pont complexe, ça, je pense. Ça pourrait être complexe. Peut-être pas non plus.

M. Middlemiss: Ça fait partie de... Regardez, on a préparé une liste...

M. Dufour: Mais c'est juste ça. Mettons que moi, je dis... Pour les ponts, vous nous dites: Eh bien, il va y avoir un décret, et puis les municipalités devraient le savoir. Je prends note de ce que vous me dites.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste pour répondre un peu. Les unions, l'UMRCQ, l'UMQ ont toutes en main lesquels ponts sont complexes, lesquels ne le sont pas. Il me semble que ces municipalités-là dont vous parlez sont membres d'une ou l'autre de ces unions-là. Parce que c'est comme ça qu'on a réussi, je vous le dis, on a réussi à avoir une entente avec les unions parce qu'on a pu répondre favorablement à leurs préoccupations. Et on a donné tous les ponts... Comme je vous le dis, un pont suspendu, un pont qui a plus que tant de longueur, tant de largeur, d'autres, des ponts couverts et des choses comme ça parce que c'est quelque chose qui, sur le plan technique, est plus complexe et sur le plan des coûts aussi c'est pas mal plus élevé. Donc, on a dit: On va continuer de s'occuper de ça.

M. Dufour: D'après les statuts, ce n'est pas... Une municipalité peut faire partie d'une union ou l'autre. Elle n'est pas obligée de le faire.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Dufour: Moi, je trouve que le gouvernement prend une tendance. Quand la table Québec-municipalités a été mise sur pied, ce n'était pas dans le but d'empêcher les municipalités d'avoir des relations avec les ministères et de discuter. Là, moi, j'ai la réponse, et ça, c'est la réponse courante. Le ministre des Affaires municipales dit: On n'a pas été à la table Québec-municipalités. Moi, je n'ai plus rien à dire, c'est la table Québec-municipalités. Je m'excuse, là, mais on n'est pas des pions, ici. De temps en temps il faudrait qu'on soit au courant aussi, comme député. Sans ça, vous niez complètement le rôle du député. Le député est complètement évacué de l'administration gouvernementale. Après ça, on est tous surpris...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...
(10 h 50)

M. Dufour: Vous avez juste à prendre les états d'âme des députés dans les journaux, pas les députés de notre parti, mais les vôtres, qui disent: Nous autres, on n'est que des pions. On ne sait même pas ce qui se passe. Il y a une raison là-dedans. Vous allez directement, puis on ne sait pas ce qui se passe à travers ça.

Moi, je déplore ça, parce que c'est des changements majeurs qu'on est en train de faire. Ça ne se fera pas à toutes les années ces choses-là, là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'on a utilisé les organismes qui représentent bien les municipalités.

M. Dufour: Ce n'est pas suffisant. Ce n'est pas suffisant.

M. Middlemiss: Toutefois, ça me surprend, parce que, lorsque l'Opposition s'objecte à un projet de loi, tout de suite ils demandent aux unions de leur envoyer des télégrammes. Par exemple, comme le projet de loi 57, on a demandé à l'UMRCQ d'envoyer un télégramme, à la dernière minute, disant qu'on est contre. Et on a manqué une occasion en or, Mme la Présidente, de réellement vider la question du transfert du réseau routier, au moment où on aurait dû étudier article par article le projet de loi 57. Au lieu de vouloir faire ça, on a fait une objection systématique, de l'obstruction systématique. On aurait eu la chance de vider ça de a à z. J'avais toutes les réponses. Malheureusement, l'Opposition a jugé que c'était plus important de faire un «filibuster» que de vouloir bonifier, et de vouloir réellement obtenir les renseignements sur lesquels on me pose des questions aujourd'hui. J'étais prêt à le faire.

Je me souviens même, le député de Dubuc, et on peut vérifier dans les galées, qui nous a dit: Je suis assez anxieux de passer réellement,

et puis de discuter de ces choses-là. Il y a des bonnes choses dedans. Malheureusement, on n'a jamais réussi.

M. Dufour: Mais, Mme la Présidente, lorsque le ministre prête des intentions à l'Opposition, j'ai comme l'impression qu'il traite un peu l'UMRCQ d'une façon cavalière, parce que, moi, je ne pense pas, je ne me rappelle pas en tout cas, d'avoir demandé à l'UMRCQ d'envoyer des télégrammes. Ils sont assez grands pour le faire s'ils veulent le faire. Moi, je ne vois pas là pourquoi vous dites ça, en pleine commission parlementaire. Moi, je n'ai pas demandé de télégrammes à l'UMRCQ. Puis, j'espère qu'ils sont assez grands garçons et puis assez grandes filles, là, pour être capables de nous envoyer des télégrammes sans qu'on leur demande. Ça n'a pas de bons sens ce que vous dites là, M. le ministre. Vous pourriez être ostracisé pour moins que ça. Ça, je trouve que ce n'est pas correct.

L'autre point, M. le ministre, on a eu des... Puis, là, il semblerait que vous êtes en frais de faire une grande tournée, là, «coast to coast», pour aller parler avec les instances régionales, les MRC un peu partout. Et vous vous préparez à faire des changements majeurs dans les directions régionales pour soit démantibuler, démanteler, etc. Qu'est-ce qu'il en est de tout ça? On n'a pas eu encore d'information. On a eu des fuites de papiers qui se sont promenés un peu partout. Puis, là, ça a l'air que personne n'avait fait ça, que c'était une ponte ça, c'était un miracle. C'était arrivé spontanément, ça a disparu spontanément, puis là, nous autres, on est à la recherche du décret qui va nous planter.

C'est quoi, l'histoire de ça? Est-ce que vous pourriez nous faire un petit résumé de cette situation-là? C'est quoi vous vous apprêtez à faire? C'est quoi vous allez dire aux MRC?

M. Middlemiss: Premièrement, je ne suis pas en train de faire une tournée pour rencontrer les MRC.

M. Dufour: Bien qu'est-ce que c'est qu'il nous a dit...

M. Middlemiss: Non, non. Je pense que mon collègue, le ministre des Transports, a dit hier que j'étais en train de faire des consultations.

M. Dufour: Bon.

M. Middlemiss: Et il a identifié hier que je faisais une consultation avec...

M. Dufour: La Rive-Sud.

M. Middlemiss: ...la Rive-Sud, Québec Sud, le caucus Québec Sud probablement? C'est ça qu'il a identifié...

M. Garon: Le caucus?

M. Middlemiss: Le caucus des députés...

M. Garon: Libéraux.

M. Middlemiss: ...ministériels.

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: Regardez, c'est nous autres qui sommes le gouvernement là, c'est nous autres qui devons prendre des décisions. C'est clair là. Bien, je ne sais pas. Vous posez la question, je vous donne la réponse. Et, si on juge à propos que, en bout de piste, on doit en consulter d'autres, on les consultera, sinon, on devra vivre avec les conséquences des gestes qu'on va poser. Et c'est ça gouverner. C'est exactement ça.

Je comprends votre préoccupation, mais je dois vous dire que ce que j'ai dit en Chambre au mois de décembre - il me semble, si je ne me trompe pas, que c'était le 7 décembre - à savoir que toute la restructuration était arrêtée, qu'on était en train de réexaminer ça. Exactement pour des préoccupations qui semblent, des fois, les préoccupations du député de Lévis qui semble s'occuper du développement régional. Il semble s'occuper. Et c'est ça.

Lorsqu'on regarde la restructuration qui a été étudiée, il y a une décentralisation à partir de Québec et de Montréal, mais aussi une décentralisation des petites municipalités vers les capitales régionales. Et ça, ça fait mal, et c'est ça qu'on veut tenter d'examiner, parce que, dans le fond, il y a une chose qu'il faut réaliser, c'est que le transfert de 31 000 km de routes crée un surplus d'employés au ministère des Transports. Et de continuer à garder ces employés-là, avec 31 000 km de moins, certainement qu'on pourrait être qualifié de mauvais gestionnaires. Donc, on doit réduire malheureusement le nombre d'employés. Il y a 1250 occasionnels qui ne seront pas rappelés après le 1er avril 1993. Toutefois, pour tenter de les aider à avoir un emploi, puisqu'on transfère une partie de la responsabilité, une partie du réseau aux municipalités, elles devront l'entretenir et elles vont avoir la masse monétaire que nous autres on avait et qu'on dépensait dans ça. Donc, on a dit: si vous voulez engager ces gens-là, la première année, on va payer 50 % de leur salaire, la deuxième année 25 % de leur salaire et, la troisième année, 25 % du salaire. Donc ça, c'est les 1250 employés occasionnels.

Il y en a 500 permanents qui vont être affectés par ce transfert du réseau routier, qu'on aura en surplus, parce qu'on aura moins d'ouvrage à faire. J'espère que l'Opposition ne pensait pas qu'on était pour maintenir tous ces emplois-là avec moins de routes à entretenir. Donc, du fait qu'on ait décidé de faire le transfert, on en a profité pour regarder si on ne

pouvait pas amener le centre décisionnel plus près des régions. Et le geste c'est un peu ça qu'on fait, sauf qu'en cours de route, comme je vous le dis, on décentralise d'une place pour centraliser à une autre place et ça crée des problèmes dans certaines régions du Québec, et on doit analyser l'impact de ça dans le contexte d'un gouvernement qui a une responsabilité de ne pas nécessairement déshabiller une sous-région pour une région. Et les consultations se font auprès des députés du côté ministériel dans un premier temps, avec les fonctionnaires aussi. Et, avec toutes ces choses-là, on devra prendre une décision en cours de route. Si on juge à propos qu'il est important d'en consulter d'autres on le fera.

M. Dufour: Un vrai boulanger.

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

M. Middlemiss: Pardon?

M. Dufour: Un vrai boulanger.

M. Middlemiss: Une seconde, Mme la Présidente, il y a une autre chose que je voudrais ajouter. Tous les députés qui nous ont demandé de les rencontrer, on les rencontre.

M. Dufour: Ça n'a pas de bon sens.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, écoutez, je suis convaincu que, lorsqu'il était maire de Jonquière, il n'a pas toujours consulté tout le monde. Il a consulté ceux qu'il voulait, et gouverner, là, c'est prévoir, et c'est nous autres qui devons répondre. Si on pose des gestes et que la population trouve que ce n'est pas des gestes qu'on aurait dû poser, on devra répondre à ces gens-là, et c'est pour ça qu'on est élu, pour gouverner et pour prendre des décisions. Il me semble qu'on veut le faire avec la plus grande objectivité, et des fois, ce qui me tracasse, c'est que, lorsqu'on consulte des personnes, elles ne sont pas tellement objectives.

M. Dufour: Moi, probablement que je suis assez d'accord pour dire: Élus pour décider, ça va, mais seulement pas pour tout briser et tout défoncer. Moi, hier, quelqu'un disait: Y en a-t-il des gens qui sont contents? S'ils ne sont pas contents, nommez-nous-en. Il n'y a rien de plus bête que ça, de demander une question comme ça: Nommez-nous du monde! Bien regardez les journaux: la méthode de classification ne plaît pas à certains maires. Une hausse d'impôts déguisée. La grogne persiste chez les contribuables. Vous savez ce qui se passe actuellement sur le terrain? Les conseils municipaux, c'est eux autres qui mangent les coups de pied, et vous allez les avoir aussi vous autres, c'est juste une

question de timing. Vous allez les avoir, les coups de pied, parce que vous en donnez beaucoup et vous ne les donnez pas avec mesure et, moi, je trouve que vous prenez des tangentes qui sont difficiles. On a de la misère à vous suivre là-dessus. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas à coeur autant l'administration du Québec, mais seulement nous autres on a à coeur aussi de créer de l'emploi. On n'a pas juste à coeur de couper des jobs et de monter les taxes. Il n'y a pas juste ça dans la vie, là. Ça a l'air qu'on n'a plus seulement que ça. On n'a plus rien qu'une idée, tout faire payer par les autres. Moi, je dis que vous avez une façon...
(11 heures)

Vous pouvez peut-être dire: oui, on a le droit de décider. Bien sûr que vous avez le droit de décider, mais regardez les résultats. Moi, je ne comprends pas du tout les gens d'un certain âge, qui ont de l'expérience au point de vue politique, qui posent des gestes et qui disent: Il n'y a rien là. Quand quelqu'un nous dit, après deux ans de la réforme Ryan, qu'il n'y a pas de problème, regardez pourquoi; s'il n'y a pas de problème, il y en a qui en ont. Dans les 20 dernières années... Dans une journée, ils ont été ramasser 2500 signatures pour battre un règlement d'emprunt. C'est de même partout. Il n'y a jamais eu autant de chicane dans les conseils municipaux qu'il y en a actuellement. Il n'y a jamais eu autant de chicane entre les contribuables et leur conseil municipal qu'actuellement. Pourquoi? Parce qu'il y a des maires peut-être qui n'ont pas voulu faire leur job et dire au gouvernement: Tu vas faire ta job aussi et on va discuter ensemble. On ne l'a pas fait. Les maires n'ont peut-être pas pris tout à fait leurs responsabilités. S'ils les ont prises, ils les ont prises peut-être très faiblement. Ils n'ont pas pris position et, actuellement, ils ont un coup de pied dans le derrière de leurs contribuables. Ces mêmes contribuables - on se le fait dire tous les jours - vont vous le donner aussi, vous autres. Attendez, vous ne perdez rien pour attendre, quant à moi.

M. Middlemiss: Mme...

M. Dufour: Rien pour attendre! Et je ne ferai pas de démagogie là-dessus. Ce sont les autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que c'est en dehors des engagements financiers, ça, les menaces et... Le gouvernement est là pour prendre des décisions et il prend des décisions.

M. Dufour: Mme la Présidente, c'est ça. Je réponds à ça, Mme la Présidente. Je pense que je n'ai pas été en dehors de ce qu'il a dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Le député de

Lotbinière m'avait demandé la parole. Alors, je demanderais au député de Lotbinière de poser sa question.

M. Camden: Je vous remercie, Mme la Présidente. Tout à l'heure, M. le ministre, on abordait la question...

Une voix:...

M. Camden: Mme la Présidente, on entend des murmures d'une façon constante, là. C'est peut-être révélateur du manque d'intérêt de certaines personnes.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de Lotbinière, posez votre question.

M. Camden: C'est ce que j'essaie de formuler, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y, vous avez la parole.

M. Camden: J'entends encore des crépitements, de l'autre côté, mais enfin... Mme la Présidente, le ministre a indiqué tout à l'heure que, dans le cadre du transfert des responsabilités, plus particulièrement à l'égard des ponts, les structures de plus de 100 mètres allaient demeurer sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. À cet égard-là, M. le ministre, lorsque vous définissez comme étant une structure - parce que, évidemment, ma question a des impacts à l'égard de l'admission ou du refus de certaines structures - est-ce que c'est strictement la partie du pont qu'on appelle en béton et, également... ou la partie de la structure d'acier ou si ça inclut également les approches?

Vous comprendrez bien que, dans tout ça, il y a des ponts qui... Parfois, il y a une bonne partie des approches qui permettent d'éviter d'avoir des structures plus ou moins longues et qui, aussi, entraînent des coûts assez substantiels au moment de la réfection, particulièrement quand on pense aux assises, aux piliers, aux extrémités, là, que vous appelez aussi culées, je pense. Alors, ça entraîne des coûts. Il y a également des frais. Il y a des fois où, par mesure d'économie, on opte plutôt pour des approches plus longues où on procède à un rechargement plus important de matériaux, de granulaires, pour faire en sorte, évidemment, d'éviter d'avoir des structures plus longues.

M. Middlemiss: C'est tout ce qui est structurel en soi. S'il y a une dalle d'approche et que c'est une structure qui a été supportée, à ce moment-là, oui, c'est le ministère qui va s'occuper de l'entretien, mais si c'est un remblai avec une couche de béton bitumineux, à ce

moment-là, ce serait la responsabilité de la municipalité, comme le déneigement, les trottoirs, l'éclairage et ces choses-là. Mais tout ce qui est structurel, qui est compliqué, qui est dispendieux, c'est nous qui faisons ça. Maintenant, il peut y avoir des cas d'exception. Si ça devient un remblai, l'approche qui est compliquée et ainsi de suite, à ce moment-là, j'ai l'impression qu'on va utiliser son bon jugement. Si on trouve que le remblai, l'approche, sur le point de la structure, c'est important, dispendieux et que peut-être l'expertise n'est pas là, on pourrait certainement y participer. Mais, normalement, c'est la structure. C'est ça qui est compliqué. Ils n'ont pas nécessairement toute l'expertise pour être capables de l'analyser et s'assurer de faire les plans nécessaires pour l'améliorer ou la rendre plus sécuritaire.

M. Camden: Ma question va dans le sens, M. le ministre, qu'évidemment il y a des fonctions des régions ou de la géographie, de la morphologie du terrain en bordure du fleuve, particulièrement dans certaines régions et de par la conformité du sol qui est parfois glaiseux, sablonneux... Il y a des zones de ravinement très profondes et, parfois, on retrouve dans le fond ce qu'on appelle des ponceaux ou des tuyaux qui ont été posés, de grosseur variable, qui peuvent être de deux mètres comme de quatre mètres; cependant, les remblais au-dessus sont majeurs et ils sont très longs pour faire en sorte, évidemment, de ne pas avoir à descendre jusqu'au fond et limiter les côtes.

Je vais vous dire que, lorsqu'il y a une infrastructure comme ça qui nécessite une réparation, c'est plutôt très coûteux s'il faut excaver pendant une semaine de temps avec des pelles pour aller réparer ce qui s'est affaissé. Ça devient une infrastructure de longue portée parce que ça permet, évidemment, de passer au-dessus du ravin et de faire en sorte d'éviter, sans doute, d'avoir une infrastructure de béton ou d'acier.

M. Middlemiss: Je pense que ça devient coûteux, mais, sur le plan technique, ce n'est pas si complexe. Donc, ça veut dire que c'est le coût de réparation, de remplacement qui deviendrait la chose qui serait majeure dans ça. Comme celui-là, c'est à partir de l'enveloppe des 14 000 000 \$ que ces structures devront être changées, si le besoin est là. Mais, comme je vous dis, même pour ceux-là, pendant quatre ans au moins - c'est ça qui est établi dans le transfert - on va être là pour donner l'expertise technique, l'évaluation, même la préparation des plans et devis pour aider aux municipalités.

Je dois vous dire que le comité technique qui a été mis sur pied en décembre 1991 va continuer à travailler dans le sens de vouloir, d'ici quatre ans, s'assurer que s'il y a autre chose à faire, si ça doit être plus de quatre ans,

dans les intérêts surtout de sécurité et dans les intérêts supérieurs, à ce moment-là, on devra prendre une décision au bout de quatre ans, à savoir ce qu'on fait.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Camden: Non. Complémentaire, Mme la Présidente. C'est à l'égard aussi des propos qui ont été tenus à l'égard du transfert des responsabilités. Ça s'inscrit un peu dans la foulée des ponts et infrastructures des routes. Moi, je dois vous indiquer qu'évidemment il se trouvera toujours des gens qui, manifestement, ne seront pas contents des compensations qui leur seront versées. Je dois dire que l'évaluation qui a été faite du réseau, en tout cas, chez moi, ça couvre quatre districts, deux directions régionales. Il n'y a pas eu trop, trop de commentaires sur les appréciations sur l'évaluation qui a été faite avec relativement de justesse. Il se peut qu'il se soit glissé effectivement quelques erreurs. On en a identifié quelques-unes, mais je dois vous indiquer qu'il y a des municipalités qui, en compensation d'entretien, vont recevoir ce qu'elles n'ont jamais reçu en entretien de la part du ministère, de par l'ensemble de la charge qu'elles avaient. Il y a des municipalités où il y a des travaux majeurs qu'elles vont pouvoir exécuter dans leurs localités, que la charge du ministère ne permettrait pas auparavant d'effectuer et d'assumer. Ça, je dois vous dire qu'il y a eu un effort particulier. Au cours de la dernière saison, on a senti une volonté peu commune de la part des municipalités, mais également de la part du ministère, des employés du ministère à faire en sorte d'effectuer et d'assumer des efforts, de concert avec les municipalités, pour réaliser des projets et faire en sorte aussi d'apporter des améliorations à des tronçons. Je pense qu'on doit saluer l'excellent travail qui a été fait dans les districts à cet égard-là. Il y a eu un effort manifeste et une souplesse aussi d'intervention qui est digne de mention.

(11 h 10)

M. Middlemiss: Merci, M. le député. J'aimerais peut-être, Mme la Présidente, si vous me donnez la permission, profiter de l'occasion pour citer M. Ralph Mercier, le président de l'Union des municipalités du Québec, qui s'adressait au 39e congrès annuel de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, jeudi dernier, ici, à Québec. Il a dit: «Il va sans dire que l'Union a vivement contesté les mesures préconisées par la réforme Ryan au chapitre de la voirie locale et qu'elle n'a jamais consenti à un tel transfert de responsabilités. Nous nous sommes alors engagés dans un processus de représentation soutenue auprès du gouvernement afin d'obtenir des assouplissements majeurs au transfert prévu.

«L'UMQ constitue le regroupement privilégié du monde municipal oeuvrant à la défense et à la

promotion des intérêts des municipalités du Québec. Notre Union regroupe 80 % de la population du Québec. À la lumière des gains réalisés récemment dans le dossier de la voirie locale, cet énoncé prend tout son sens.

«Par ailleurs, nous avons travaillé très activement, pendant plusieurs mois, avec le ministère des Transports au sein du comité technique de travail ainsi qu'à la table Québec-municipalités. Je puis vous affirmer ce matin que notre travail a porté fruit. Nous avons effectivement réalisé des gains majeurs qui représentent pour les municipalités un gain de 114 500 000 \$ pour les cinq prochaines années.»

Donc, Mme la Présidente, juste pour vous démontrer qu'il y a des gens qui sentent que le geste qu'on a posé, c'est certainement... S'ils avaient eu le choix de ne pas accepter ces choses-là, ils auraient dit non. Donc, il y a des gens qui... Il va toujours y avoir des gens qui vont être mécontents, d'autres qui vont être heureux ou à moitié heureux, que voulez-vous. On peut maintenant continuer, Mme la Présidente?

M. Dufour: Non. Moi, je veux parler de ça avant que mon collègue ne continue. Je veux juste dire une chose. Ce que M. Mercier dit, lui, il se vante en disant ça. Il dit: Moi, j'ai fait une bonne job, comprenez-vous, j'ai gagné 114 000 000 \$. Il n'a pas passé par les municipalités pour savoir si c'est satisfaisant et si c'est correct ou pas. Moi, je pense que ce qui a été dit dans le passé est encore vrai. Qu'il dise qu'il a fait quelques gains, oui, mais ça ne veut pas dire, ça, qu'il a... Je trouve, en tout cas, que le ministre se contente de peu. Ça va. Je n'ai plus de commentaires.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, est-ce que le député veut mettre en doute la représentativité de M. Mercier à l'UMQ? Vous dites...

M. Garon: Ça ne reflète sûrement pas l'état de contentement qu'il y a au Québec actuellement. Je peux vous dire ça.

M. Dufour: Il parle en son nom. Mais je vais vous dire, là-dessus, il parle en son nom et écoutez ce qu'il a dit: On a fait des gains substantiels...

Mme Pelchat: Il a dit qu'il parlait en tant que président de l'UMQ, M. le député.

M. Dufour: Non, non. De 0 \$ à 114 000 000 \$ sur cinq ans, il a fait des gains, il ne peut pas dire le... Moi, je ne peux pas dire le contraire. Je ne suis pas assez naïf pour ça. Un instant! Mais je peux dire une chose, par exemple. Il ne dit pas que c'est satisfaisant et si tout est correct. Je dis que le ministre se contente de peu. Parce que le président de

l'Union des municipalités peut faire de la politique aussi, lui. Il en fait de la politique aussi, le président de l'Union des municipalités, au point de vue de ses membres. Il dit: On est bons, on a monté de 114 000 000 \$. Voyons! Il ne faut pas penser qu'on est déconnectés de la réalité, là.

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

M. Morin: Merci, Mme la Présidente. Alors, j'avais demandé au député de Lévis...

M. Garon: On va lui parler des floralies au maire de Charlesbourg, quand elles vont avoir lieu.

M. Morin: Oui, j'avais demandé au député de Lévis de ménager quelques minutes pour poser des questions entourant le transfert, mais considérant qu'on est dessus on va en profiter, quitte à dépasser l'aspect purement transfert. C'est vrai qu'au mois de décembre j'étais désireux de poser beaucoup de questions, mais la façon dont le gouvernement a mené les sessions, a dirigé la session avec des projets de loi très controversés nous a empêchés, finalement, d'aller au fond des choses. Alors, on le regrette parce qu'on aurait voulu poser davantage de questions. Mais on va les poser aujourd'hui et je suis convaincu que le ministre va faire son possible pour répondre.

Tout à l'heure, vous reconnaissiez qu'effectivement un bon nombre de municipalités n'avaient pas eu de réponse quant à leur demande pour exempter un certain tronçon, soit par accès aux ressources ou d'autres conditions locales. Bon. Je suis bien heureux de vous l'entendre dire parce qu'avant de venir j'ai fait une tournée de mes municipalités et, effectivement, la plupart n'ont pas eu de réponse quant à leur demande. Alors, ceci m'amène à vous demander si les ponts... Au niveau des ponts, je pense qu'il y a eu une négociation avec les unions municipales. Ça, pour au moins tabler sur des grands principes. En ce qui concerne ces objections-là de certaines municipalités, est-ce que la discussion se fait cas par cas ou si vous avez l'intention de le faire par le biais des MRC? Ça, c'est une première chose parce qu'on est rendu au mois de janvier et ça me paraît serré, comme délai. Pourquoi? Si, par décret, vous avez l'intention de dire: Voici qui est responsable de quoi, on aura sous peu à vous fournir aussi les priorités au niveau du budget d'amélioration, alors, moi, j'aimerais savoir dans quel délai vous avez l'intention de finaliser cette phase-là. Tant qu'une municipalité ne saura pas si elle sera responsable de tel ou tel tronçon de façon finale, tout que le décret ne sera pas adopté par le gouvernement, le député pourra difficilement, lui, procéder à des recommandations dans le cadre du plan triennal, pour

l'amélioration du réseau. Alors, c'est pour ça que je vous demande: Quand avez-vous l'intention de finaliser toute cette question-là concernant le transfert ou non de certains tronçons pour l'ensemble des municipalités?

Je ne veux pas m'arrêter uniquement aux municipalités de Dubuc, de façon très globale.

M. Middlemiss: Dans un premier temps, Mme la Présidente, je pense que les municipalités ont toutes reçu des tableaux des Affaires municipales indiquant le nombre de kilomètres, les compensations qu'elles vont avoir. Elles ont tout reçu ça. Mais il y a de ces décisions-là qui ont été contestées et nous sommes en train d'étudier et de répondre. Je ne peux pas vous dire exactement quand, mais il me semble que le plus tôt possible on va avoir donné des réponses à toutes les municipalités qui nous ont demandé de revoir certaines classifications de certaines routes et de changer de route locale: de locale 3 à locale 1, locale 2 ou collectrice, et on leur a donné une réponse...

Ça ne veut pas dire que les réponses vont être satisfaisantes. Je voudrais m'assurer de ça. Je ne dis pas...

M. Morin: Je ne discute pas de ça.

M. Middlemiss: ...au député que ça va être satisfaisant pour tous les gens. On va envoyer les réponses. Donc, à ce moment-là... Toutefois, les municipalités savent déjà, grosso modo, combien de kilomètres elles vont avoir et combien elles vont avoir de compensation. Ça, c'est pour l'entretien été, l'entretien hiver. La deuxième question n'est pas rattachée du tout à ça et ça ne fait pas partie du projet de loi. On dit qu'il y a un budget pour l'amélioration de ce réseau-là; c'est un budget global de 50 000 000 \$. Pour la première année, ce qui peut être fourni aux municipalités, on va le faire. C'est les projets qu'il y avait déjà dans la programmation du ministère des Transports où on avait des plans de prêts et des choses. On a dit: Voici ce qu'on avait chez nous, au ministère des Transports, qui était prêt à exécution. On remettra ça aux municipalités et les députés décideront de quelle façon, quel projet ils veulent retenir. Chaque comté devrait avoir une enveloppe basée sur le nombre de kilomètres qui ont été transférés, avec tant du kilomètre. À ce moment-là, il y aura une enveloppe qui sera disponible. On dit, dans un premier temps, qu'elle sera disponible pour assez longtemps, sauf qu'on dit: Pour être plus capable de planifier les travaux pour les municipalités et pour le député de dire: Une programmation triennale... Disons qu'il y a une route à faire et que ça coûte tellement cher que vous dites: Sur trois ans, moi, comme député, je vais vous donner, on va négocier un certain montant, disons 1 000 000 \$ sur trois ans, 333 000 \$ par année, puis, au bout

de l'année, il y a 1 000 000 \$. Je donne ça comme exemple.

On devrait être capable de vous fournir des éléments, des projets prêts qu'on a pour l'année de programmation 1993-1994.

M. Morin: Mme la Présidente, je voudrais quand même demander au ministre de ne pas prendre pour acquis que les priorités qui, au moment où on se parle, sont dans la programmation seront encore les priorités municipales. Je comprends qu'il y a des travaux techniques qui sont avancés, puis peut-être qu'on est prêts à amorcer les travaux. Mais, à partir du moment où une municipalité devient responsable d'un nouveau tronçon, vous conviendrez qu'à ce moment-là il faut s'attendre, si vous voulez donner pleine latitude au député quant aux recommandations... Si vous dites: On dit que les députés, vous faites des recommandations au niveau triennal, mais c'est pour la forme... Mais si vous voulez véritablement respecter cette liberté-là, il faut que vous vous attendiez à ce que, les municipalités étant responsables d'un nouveau tronçon, les priorités au niveau des projets programmés ne conviennent plus tout à fait et que le député se voie dans une situation, pour respecter la volonté municipale, de modifier ou de changer. Donc, c'est pour ça que je vous repose la question quant au délai et quand vous avez l'intention de finaliser cette étape-là par décret, qui est responsable de quoi. Il y aura une période d'ajustement entre les municipalités et les députés pour réajuster tout ça, et ça me paraît important.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si le député de Dubuc... Si je me suis mal exprimé ou si j'ai été mal interprété... Tout ce que je disais, c'est que la programmation qu'il y avait dans la machine serait un outil qui serait disponible pour les municipalités et les députés pour juger à propos si c'est ça qu'ils veulent faire.
(11 h 20)

M. Morin: Oui.

M. Middlemiss: Parce que je n'ai pas l'impression que les municipalités ont ou l'occasion ou le temps de se préparer...

M. Morin: Non.

M. Middlemiss: ...des projets. Donc, je me dis que, pour l'année qui vient, il y en a, des projets, qui sont là et, toutes ces choses-là, on a l'intention de les remettre aux municipalités. Elles feront ce qu'elles veulent avec.

M. Morin: O.K.

M. Middlemiss: Je ne voulais pas... ce n'est pas une imposition. Il s'agit juste de dire: Ce sera disponible et ce sera quelque chose qu'elles

pourront décider de faire elles-mêmes.

M. Morin: Une autre question. Concernant les travaux techniques, je vous avais déjà posé la question et vous avez déjà mentionné à plusieurs reprises que les travaux techniques seraient transférés aussi, on fournirait carrément aux municipalités tout ce qui est fait sur le plan technique.

M. Middlemiss: Oui.

M. Morin: Pour ce qui est des travaux techniques complétés par rapport à un projet, ça se fait assez facilement. Alors, vous me confirmez tout ça, parce qu'il y a des municipalités qui ont exprimé leur inquiétude, elles disent: On n'est pas certaines de tout avoir.

Ça m'amène à vous poser la question: Pour ce qui est des travaux à demi terminés pour un projet précis, soit la partie arpentage qui peut être faite, les plans et devis à moitié, à ce moment-là, la question: Est-ce qu'on peut raisonnablement transférer les travaux techniques inachevés et souhaiter que les municipalités puissent être efficaces? Est-ce que ça peut se faire? Ou le ministère est-il prêt à s'engager à compléter les travaux techniques déjà amorcés et à transférer le tout?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que la réponse la plus honnête, c'est que c'est certain qu'on n'avait pas l'intention de faire plus de travail dans le domaine technique que le point auquel on en était rendu, sauf exception; si c'est juste une petite affaire de rien qui est nécessaire, une bagatelle pour compléter quelque chose, on peut toujours considérer ça. Ça, ce serait du cas par cas, il me semble. C'est des cas d'expropriation ou des choses comme ça qu'on pourrait facilement compléter. Mais s'engager à compléter des travaux techniques qui vont nous coûter de l'argent et pour lesquels on n'aura pas nécessairement le personnel, on remet tout ça - avec des sommes d'argent qu'on gardait pour nous autres - aux municipalités, avec les budgets.

M. Morin: Mais vous conviendrez avec moi que ça peut...

M. Middlemiss: De façon générale, la réponse, c'est non, mais il peut y avoir des cas particuliers qu'on pourrait...

M. Morin: Mais vous conviendrez avec moi que ça peut poser un certain nombre de difficultés parce que ce n'est pas comme transférer quelque chose, un objet...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Morin: ...du matériel. C'est de la recher-

che, c'est des travaux techniques, alors il y a toujours une zone grise là-dedans et ça ne se transfère pas comme on peut transférer de l'équipement.

M. Middlemiss: On pourrait transférer, toutefois, toutes les données, toutes les choses pour que quelqu'un d'autre puisse le compléter.

M. Morin: En tout cas. Là-dessus, je voulais quand même...

M. Middlemiss: Oui.

M. Morin: ...poser la question...

M. Middlemiss: Oui.

M. Morin: ...parce qu'il y a des municipalités qui ne savent pas comment elles vont se comporter là-dedans. O.K.

Toujours concernant les travaux techniques, est-ce que les députés pourront obtenir par les directions régionales, je suppose, un genre de rapport, un genre de synthèse? C'est bien sûr que le député, lui, pour pouvoir recommander les priorités, il faudra qu'il connaisse très bien où en sont rendus les travaux techniques. Je me vois mal, moi, recommander, dans un plan triennal, certaines priorités parce que la municipalité me le demande, mais si, au bout de la ligne, les travaux techniques ne sont pas avancés, pour ne pas dire inexistant, c'est fort possible qu'on ne puisse même pas réaliser ce que je recommande au ministère. Alors, qu'est-ce qu'il en est de ça? Est-ce que les députés vont pouvoir bénéficier d'une synthèse de la situation au niveau des travaux techniques?

M. Middlemiss: Oui, il me semble que, en toute logique, on va être obligé.

M. Morin: Est-ce que vous allez le faire de façon systématique ou s'il faudra que les députés fassent la demande? Elle est plus tannante, cette question-là?

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas ça. J'essaie de vous donner... C'est certain... Peut-être que ce serait mieux sur demande parce qu'il y en a peut-être... Tu sais, si on le fait systématiquement, peut-être qu'on va le faire pour rien, parce qu'il y a des députés qui ne voudront pas l'avoir. Sur demande. Donc, les députés... On laisse un peu d'initiative aux députés, qu'ils nous montrent qu'ils sont prêts, qu'ils s'occupent...

M. Morin: O.K.

M. Middlemiss: ...de leurs municipalités, et sur demande. Mais ça va certainement être prêt parce qu'il va falloir... Ces dossiers-là, ce sont des dossiers qu'on devra préparer pour chaque

municipalité.

M. Morin: Concernant le programme pour l'aide à la voirie municipale, je vous ai déjà posé la question, vous m'aviez dit que, forcément, comme maintenant il y aura un programme pour l'entretien subventionné, un programme d'aide, ça, ça devrait, par la force des choses, disparaître. Est-ce que j'ai bien compris? Est-ce que les municipalités ont été informées dans ce sens? Parce que là je reçois des résolutions de municipalités, et, j'imagine, bien des députés, elles nous font part de leurs priorités quant à la voirie municipale, vous savez, le petit budget...

M. Dufour: La petite voirie.

M. Morin: ...la petite voirie et les résolutions concernant les priorités ou bien qui étaient anciennement de juridiction, de compétence du ministère des Transports. Est-ce que, ça, c'est aboli par le fait même et que, dans le programme d'entretien, les municipalités pourront l'utiliser, autant pour la partie municipale actuelle comme la partie nouvellement transférée? Autrement dit, est-ce que ce sera dans le budget de l'entretien de quelque 3000 \$ du kilomètre que les municipalités pourront procéder à l'amélioration de ce qu'on appelle à l'heure actuelle, au moment où on se parle, la voirie municipale, puis que le petit programme, celui discrétionnaire du député, lui, n'existera plus forcément? Je ne sais pas quoi leur répondre.

M. Dufour: Il y a 10 000 000 \$ là-dessus.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est deux choses: il y a le volet entretien été, entretien hiver, c'est 3800 \$ du kilomètre, selon les facteurs, selon l'état du réseau routier. Sur cette somme, certainement, c'est la différence entre 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation et le coût estimé à partir de la somme et le nombre de kilomètres. La différence, ça, c'est pour l'entretien été et hiver et un peu l'entretien du réseau, comme on le faisait nous autres mêmes. Mais il y a un autre volet: le volet de l'amélioration, 50 000 000 \$.

M. Dufour: Oui. Ça, c'est correct.

M. Middlemiss: O.K. 50 000 000 \$, dont 40 000 000 \$ vont être distribués tant du kilomètre et il y a 10 000 000 \$ qui vont être là pour des projets un peu comme la petite voirie dont vous parlez. Des projets qui pourraient survenir, il y aurait 10 000 000 \$ de disponibles. C'est à partir de cette somme-là. Les 50 000 000 \$ représentent les sommes d'argent que le ministère des Transports du Québec dépensait sur le réseau routier local qu'on transfère, plus les ponts municipaux dans les municipalités dont on s'occupait et, aussi, le budget discrétionnaire de

la petite voirie qu'on donnait à des municipalités. C'est ça qui fait la somme totale de 50 000 000 \$.

Donc, pour vous dire que l'argent est encore là. Il sera distribué de façon différente. La seule partie qui pourrait être discrétionnaire comme celle qu'on vous donne aujourd'hui, c'est à peu près la moitié. Les 10 000 000 \$, c'est à peu près la moitié de tout ce qui était dépensé, qui était de discrétionnaire pour le budget, l'aide au réseau municipal.

M. Morin: Ce qui veut dire que les députés ne recevront plus la petite lettre que vous nous envoyiez chaque année disant qu'un montant de quelque 120 000 \$ était à la disposition du député et qu'il avait telle période pour soumettre les projets. Ça, cette lettre-là, on ne l'aura plus. Ce sera incorporé dans l'ensemble.

M. Middlemiss: Non. Avec le transfert, vous allez recevoir: Voici avec le transfert de tant de kilomètres, vous allez avoir une enveloppe de tant...

M. Morin: Bon. O.K.

M. Middlemiss: C'est ça la lettre.

M. Morin: O.K.

M. Middlemiss: Comme je vous dis, l'autre partie... Pardon?

Une voix:...

M. Middlemiss: C'est 120 000 \$. Je ne le sais pas, moi. Non. C'était un chiffre qu'il citait. Ce n'était pas 120 000 \$.

M. Morin: Ah, il ne faut pas s'arrêter aux chiffres comme tels, c'est pour fins de compréhension.

Une voix:...

M. Morin: Ça va avec le nombre de municipalités qu'il y a dans le comté, j'imagine. Sauf que je veux être très clair là-dessus. Donc, les municipalités qui m'envoient une demande: Voici mes priorités municipales, on va dire: Ça fera partie de l'ensemble des choses. Je n'ai pas à traiter ça séparément parce que ce ne sera pas un budget séparé.

M. Middlemiss: Vous allez prendre ça à même le budget qui va être disponible pour tout votre comté.

M. Morin: O.K. Est-ce que les municipalités ont été informées quant à tout l'aspect de la signalisation? Est-ce que, ça, ça a été fait?

M. Middlemiss: Oui, oui, ça a été fait.

M. Morin: Ça m'a été soulevé par quelques municipalités, à savoir si la signalisation des nouveaux réseaux transférés était sous la responsabilité des municipalités et en fonction de quelle réglementation: la réglementation municipale ou celle du ministère des Transports?

M. Middlemiss: Non, non. C'est le Code de la sécurité routière. On m'indique aussi ce qu'on a fait. On a tenté, si ce n'est pas déjà tout fait, de vérifier partout et de s'assurer que la signalisation était selon les normes et le Code de la sécurité routière un peu partout à travers le Québec. On s'est donné ça comme objectif l'an passé. On a certainement invité les municipalités et on a offert de les sensibiliser et de les mettre au courant des choses.

(11 h 30)

M. Morin: Quand même, vous dites: O.K. C'est la municipalité qui va être responsable avec une réglementation uniforme.

M. Middlemiss: Mais il va y avoir un soutien technique, comme je vous dis.

M. Morin: Je suis prêt à comprendre ça, là, mais, finalement, est-ce que la réglementation sera une réglementation municipale tentant d'être uniforme partout? Vous savez que le code de signalisation du ministère... les municipalités ont leur propre réglementation pour ce qui est du réseau interne. Est-ce qu'une municipalité pourra, au niveau des limites de vitesse, par exemple, ne plus avoir à appeler le ministère des Transports: Hé! ça passe trop vite, 80 km/h. Nous, on veut 70 km. Est-ce qu'elles auront à appliquer ça elles-mêmes? Je comprends l'objectif d'avoir l'uniformité, mais c'est quoi, en termes de responsabilité?

M. Middlemiss: Regardez, toutes les municipalités... Mme la Présidente, c'est le Code. Les municipalités devront suivre le Code de la sécurité routière. Ça, ça s'applique même aujourd'hui dans la signalisation. Maintenant, si elles jugent à propos, sur une de leurs routes, de changer les limites de vitesse, ce sera à elles. Elles vont avoir le pouvoir de le faire, mais dans le respect de certaines normes.

M. Morin: Les municipalités sont toutes respectueuses de ces choses-là.

M. Middlemiss: Non, non, non, et j'ai vu que ça vous préoccupait aussi, Mme la Présidente. Ça préoccupait le député de Dubuc d'avoir...

M. Morin: Non, mais je voulais vous entendre dire: Oui, elles vont avoir le pouvoir. Merci. C'est juste ça que je voulais savoir. O.K. Ça va.

M. Middlemiss: ...une certaine uniformité d'un bout à l'autre du Québec. Donc, toutes ces questions-là... Vous voyez, Mme la Présidente, ces gens-là auraient pu passer la période des fêtes avec tous ces renseignements s'ils avaient voulu coopérer...

M. Morin: Vous nous avez empêchés de le faire.

M. Middlemiss: ...pour le projet de loi 57. On aurait encore plus de renseignements, Mme la Présidente. -

M. Tremblay (Rimouski): C'est vrai, ça.

M. Morin: C'est le ministre qui nous a empêchés de le faire.

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

M. Morin: Il refusait nos amendements.

M. Middlemiss: ...c'est mieux tard que jamais.

M. Tremblay (Rimouski): Ça leur prend du temps à comprendre.

M. Morin: Il l'a dit, mieux vaut tard que jamais.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'on a eu les renseignements sur le projet de loi 57, est-ce qu'on peut revenir à nos engagements financiers?

Une voix: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 11 était suspendu. Nous sommes rendus à l'engagement 12.

M. Garon: L'engagement 12, vérifié. L'engagement 13, vérifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour l'engagement 11, c'était une route locale. Ça veut dire qu'elle va être transférée, celle-là.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: C'est celle qui était en terrassement et structure.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 11, vérifié.

M. Middlemiss: L'engagement 12, vérifié.

M. Garon: Transféré.

Une voix: L'engagement 13, vérifié. L'engagement 14, vérifié.

M. Garon: L'engagement 14, vérifié. J'aimerais vous poser une question - les députés de Jonquière et de Dubuc l'ont abordée - parce qu'hier le ministre nous a dit qu'on pourrait vous poser des questions concernant la tournée de consultation que vous avez faite. Est-ce que vous avez consulté, convoqué des organismes ou si c'est seulement des députés libéraux que vous consultez dans les différentes régions, comme sur la rive sud de Québec?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne sais pas si le député de Lévis était absent tantôt...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...mais on m'a posé la question. Le député de Jonquière m'a posé la question, et je lui ai donné la réponse à savoir que, dans un premier temps, nous étions à consulter les députés ministériels. Aussi, tous les députés qui nous ont demandé de nous rencontrer, on va les rencontrer, mais il n'y a rien de coulé dans le béton. Si on juge à propos que certains organismes ou quelqu'un nous demande de nous rencontrer, des municipalités ou des choses comme ça, on est certainement prêts. Je dois vous dire qu'il y a certaines municipalités que j'ai rencontrées à date et qui étaient préoccupées. Je leur ai dit la même chose que je vous ai dite à l'Assemblée nationale. La restructuration en soi, on est en train de tout réexaminer ça et de voir ce qu'on va proposer comme solution. Mais je ne dis pas non et je ne dis pas oui pour on rencontrer d'autres. On jugera à propos si on croit que c'est dans l'intérêt supérieur du Québec de rencontrer tel et tel groupe ou tel et tel organisme.

M. Garon: Non, c'est parce qu'hier le ministre a dit qu'il y avait une tournée de consultation du milieu. Il ne nous a pas dit que c'étaient des caucus libéraux régionaux qui allaient être consultés. Il a dit que c'était une consultation du milieu. Il a dit: L'échéancier, les organismes, la manière de les convoquer et tout ça, vous demanderez ça au ministre. Alors, actuellement, je comprends qu'il n'y a pas de consultation. Vous rencontrez les caucus libéraux.

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

M. Garon: Le ministre est libre. Je veux avoir l'information.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Là, je l'ai.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux vous indiquer que j'ai rencontré des représentants de la région de Rouyn-Noranda, la semaine dernière. D'autres, comme Amos, m'ont demandé de me rencontrer et je vais les rencontrer.

Je vous le dis, s'il y a des députés qui veulent nous rencontrer, on va les rencontrer. Sauf qu'on a une décision, comme gouvernement... Je suis content de voir que M. le député de Lévis réalise que c'est nous autres qui sommes le gouvernement et que c'est nous autres qui allons décider. Comme lorsqu'il était ministre de l'Agriculture, il ne nous a jamais impliqué dans des consultations; il a pris ses décisions et on a été obligé de vivre avec. Là, on va faire la même chose et on vivra avec. C'est tout.

M. Garon: C'est ça. Moi, je n'ai rien contre. Chacun vit avec ses décisions. Chaque pendu vit avec la corde qu'il a utilisée. Si elle n'est pas assez forte, ça casse...

M. Middlemiss: La vôtre est serrée?

M. Garon: ...puis si elle est trop grosse, comprends-tu... Chacun vit avec ses décisions. Moi, je n'ai pas d'objection à ça. L'engagement 15, est-ce qu'on pourrait avoir la liste des municipalités où il y aura du rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumieux sur diverses routes, dans diverses municipalités de Beauce-Nord et Beauce-Sud, sur une longueur de 24,75 km, pour 122 000 \$? La liste des municipalités qui vont avoir... avec la distance pour chacune.

M. Middlemiss: Oui, on va vous fournir ça.

M. Garon: O.K. Vérifié. Même chose pour l'engagement 16.

M. Middlemiss: Montmagny-L'Islet.

M. Garon: Dans Montmagny-L'Islet, sur 20,42 km, 164 000 \$, la liste des municipalités avec la distance pour chacune.

Une voix:...

M. Garon: C'est correct. Vérifié. Les engagements 17, 18, 19 et 20, vérifiés. Pour 21, est-ce que je peux avoir également la liste des municipalités dans le comté de Roberval, pour 86 km, la liste des municipalités qui vont être couvertes par le grattage et la mise en forme de chemins de gravier?

Une voix: Les contrats.

M. Middlemiss: Les contrats. Oui, d'accord.

M. Garon: On va identifier la route.

M. Dufour: C'est une collectrice ou une

route de croisière?

M. Middlemiss: Non. Je pense que c'est probablement une route qu'on pourrait mettre parce que c'est l'entretien d'été. Normalement, ce n'est pas nous autres qui le faisons en régie; on le donnait à contrat. On va le vérifier. De mémoire, je ne peux pas vous donner tous les tronçons de routes au Québec qu'on va transférer. Il y a quelques tronçons que je pourrais vous dire, mais j'ai l'impression que ça, ici, ça ne fait pas partie du réseau supérieur. Mais on va vous le confirmer.

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

M. Camden: M. le ministre, la mise en forme, est-ce que ça fait référence aux travaux qui sont faits au printemps, avant qu'on entreprenne la saison, immédiatement après la période de dégel, avant qu'on entreprenne la belle saison et qu'on puisse...

M. Middlemiss: Oui. C'est l'entretien d'été, le nivelage, le grattage qu'on donne. À des endroits, on le fait en régie, avec notre propre équipement; à d'autres endroits, on le donne à l'entreprise privée, sous contrat.

M. Camden: C'est une responsabilité qui était dévolue au ministère depuis des décennies, ça?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Donc, la liste des municipalités. Quel est l'estimé du ministère pour cet engagement 21? Quel était l'estimé du ministère?

M. Middlemiss: 46 849,38 \$.

M. Garon: 46 849 \$?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Et on l'a eu pour 28 200 \$. C'est pas pire, hein?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est ce qu'on appelle un bon «deal».

M. Garon: Vérifié. Vous allez avoir la liste des municipalités où il y a des travaux. Engagement 22. Même question: Est-ce que je pourrais avoir la liste des municipalités où il y a des travaux sur 103,98 km?

M. Garon: Des travaux sur chacune des routes de ces municipalités-là? Ça va? Est-ce qu'on pourrait me dire l'estimé de cet engagement-là, de ce grattage et mise en forme?

M. Middlemiss: Oui. 72 230 \$.

M. Garon: 72 000 \$?

M. Middlemiss: 72 230 \$.

M. Garon: Vous n'avez pas le sentiment qu'ici on a divisé le contrat en deux pour ne pas aller en appel d'offres? Vous regardez que l'estimé à 21, c'est dans Roberval, pour grattage et mise en forme; grattage et mise en forme dans 22. Si on additionne les deux estimés, ça fait 46 849 \$ plus 72 230 \$. On arrive à plus de 100 000 \$, presque à 120 000 \$, alors que, normalement, si ça avait été dans le même contrat, on aurait dû aller en appel d'offres. On a divisé le contrat en deux pour ne pas y aller.

M. Middlemiss: Non. On est allé en appel d'offres. Il y a eu huit soumissionnaires sur invitation du fichier. C'est en bas de 100 000 \$.

M. Garon: Ce n'est pas ça, là.

M. Middlemiss: Non. Il y avait huit soumissionnaires. Regardez. On a pris le plus bas.

M. Garon: Non, non, mais, au-dessus de 100 000 \$, vous devez aller en appel d'offres.

M. Middlemiss: Oui. En dessous de 100 000 \$, on peut aller au fichier, ce qu'on a fait.
(11 h 40)

M. Garon: Non. Mais là vous avez coupé le contrat en deux parce que c'est des grattages et mises en forme sur divers chemins de gravier dans diverses municipalités du comté Roberval. Vous avez divisé le contrat en deux pour ne pas aller en appel d'offres. C'est la même entreprise qui l'a dans les deux cas. On voit que c'est la même entreprise qui l'a. On a divisé le contrat en deux alors qu'on aurait dû aller en appel d'offres public, normalement, si ça avait été le même contrat.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va vérifier si l'ancien contrat était... s'il y en avait deux ou un. Il me semble aussi que, lorsqu'on parle d'une distance de même, si on veut avoir réellement, là... Tu sais, c'est un circuit de grattage, ça, c'est quelque 200 km. Donc, on aime mieux garder ça en proportion pour que... parce que au point de vue d'où sont situés les entrepreneurs, où est situé le garage, et ces choses-là.

Une voix: Ça n'a pas de bon sens.

M. Garon: C'est le même. Vous auriez eu un

meilleur prix. Vous avez le même, c'est pour ça que vous auriez sans doute eu un meilleur prix si vous aviez fait ça dans la même soumission. C'est le même qui a les travaux.

M. Middlemiss: On va vérifier, Mme la Présidente, à savoir les raisons pour lesquelles on est allé en deux contrats au lieu d'un.

M. Garon: C'est surprenant.

M. Middlemiss: On parle de 200 km de longueur, là.

M. Garon: Oui, mais c'est le même qui les fait, le même soumissionnaire.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est ça. Est-ce que l'avoir mis dans un contrat, ça aurait été différent, oui ou non?

M. Garon: Sans forcer plus, on aurait eu un meilleur prix.

M. Middlemiss: Pas nécessairement. On aurait peut-être pu éliminer un entrepreneur local qui n'avait peut-être pas la capacité, lui, de soumissionner sur un gros contrat de même. Il y a toutes ces choses-là en ligne de compte. De plus, on estime chez nous le temps... Par exemple, Mme la Présidente, je ne dis pas que, dans ce cas-ci, c'est ça, mais sur le principe on dit qu'une niveleuse, dans une semaine, peut faire à peu près 86 km de route.

M. Garon: Dans une semaine?

M. Middlemiss: Si on avait regroupé ça, ça veut dire qu'on aurait exigé au moins deux niveleuses. Comme je le disais tantôt, on aurait peut-être éliminé des entrepreneurs locaux qui ont seulement une niveleuse et qui seraient intéressés à soumissionner. Ça, ça pourrait être une des raisons. Mais on va vérifier si ça a toujours été deux contrats, pour les raisons que je viens de vous indiquer.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 22, vérifié?

M. Garon: Dans le fond, l'objectif aussi, c'est le meilleur prix pour les contribuables.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vous avez rien qu'à voir, actuellement...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Si les contribuables, au Québec, avec la possibilité de faire des référendums sur les prix...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: ...comme à Sainte-Foy, comme à Cap-Rouge et comme un peu partout, des référendums. Le monde est écoeuré...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...de payer quand ça coûte trop cher. Alors, quand on a un contrat, pourquoi le diviser en deux et faire un appel sur invitation alors qu'on peut faire un appel public?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que, dans le cas de 21, les estimés du ministère étaient 46 800 \$ presque 46 900 \$ et on l'a eu pour 28 200 \$. Dans le cas de 22, on l'a eu pour 41 500 \$ et c'était 72 230 \$.

M. Garon: Ça montre à quel point le ministère se trompe.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a pas d'exagération. Ça ne veut pas dire qu'un seul contrat aurait été mieux que ça.

M. Garon: Non, mais vous regardez, quand l'estimé du ministère est de 72 230 \$ et que le contrat est de 37 737 \$, vous voyez à quel point le ministère ne vise pas bien juste. Il n'est pas dans le «bull's-eye», là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, tant mieux si on a pu avoir ça à un meilleur prix dans les intérêts supérieurs du Québec. Mais la raison est plutôt, je crois, technique d'avoir donné ça en deux contrats au lieu d'un, à cause d'une niveleuse. On estime qu'elle peut faire 86 km dans une semaine.

M. Garon: Bien là, vous voyez, c'est le même qui fait les travaux. C'est de jouer à la mère, là. Vous voyez que c'est le même qui fait les travaux. C'est les mêmes soumissionnaires.

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est lui qui a offert le meilleur prix. Est-ce que vous suggérez que dorénavant on ne donne pas deux contrats au même contracteur...

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: ...même s'il a le plus bas prix?

M. Garon: Non, mais on devrait aller dans le même appel d'offres et faire un appel d'offres public pour avoir un meilleur prix.

M. Middlemiss: Si, sur le plan technique, ça avait du sens... On ne peut pas toujours prendre ces choses-là, les additionner et dire que ça se

fait sur le plan technique. C'est ça, la préoccupation que j'ai.

M. Garon: C'est le même grattage, c'est la même mise en forme, c'est dans le même comté. Bien voyons.

M. Middlemiss: Il y a tout l'autre problème, Mme la Présidente, que...

M. Garon: Ça doit être les mêmes «chums».

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

M. Garon: On reviendra là-dessus.

M. Middlemiss: ...est très bon pour faire des insinuations. Qu'il nous apporte donc la preuve.

M. Garon: Oui, oui, en temps et lieu.

M. Middlemiss: Les insinuations, on commence à être tannés. Même les gens sont tannés de vous entendre crier au loup. Ils se demandent... Une journée, il va y en avoir un loup et ils ne vous croiront pas.

M. Garon: Ah oui.

M. Middlemiss: Ils ne vous croiront pas du tout parce que vous criez toujours au loup.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Vous voyez des loups partout. Mme la Présidente...

M. Garon: Tourelou!

M. Middlemiss: ...il y a une autre chose. Le problème, c'est qu'on aurait pu regrouper ça. Donc, l'entrepreneur aurait eu besoin de deux niveleuses. Peut-être qu'on aurait réduit le nombre d'entrepreneurs qui auraient pu être intéressés à soumissionner et à exécuter des travaux. À ce moment-là, lorsqu'on réduit le nombre, des fois, c'est le coût qui augmente. Donc, il n'y a aucune garantie que, d'avoir combiné ensemble, ça nous coûterait moins cher.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 22?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 23?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Les engagements 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, vérifiés. L'engagement 40, scellement de fissures sur diverses routes, dans différentes municipalités des circonscriptions électorales provinciales de Bellechasse et Beauce-Sud, longueur 32,5 km. Est-ce qu'on pourrait avoir la longueur des routes couvertes dans chacune des municipalités, la liste?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les engagements 40, 41, 42, 43, vérifiés. L'engagement 44, même chose: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste pour la pose de contreventements à quatre ponts acier-bois et réfection d'un pont acier-bois sur diverses routes dans diverses municipalités de la circonscription électorale provinciale de Roberval?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: La liste.

M. Middlemiss: On pourra... Je l'ai ici.

M. Garon: Pour savoir si ces routes-là sont transférées ou non aux municipalités, ces travaux...

M. Middlemiss: La deuxième partie, je peux vous donner la liste des ponts concernés, mais, vous dire s'ils vont être transférés ou non, je n'ai pas nécessairement la réponse ici.

M. Garon: Non, non. Je le sais.

M. Middlemiss: On pourra vous donner la réponse à ça.

M. Garon: On pourrait dire en même temps donner la liste des travaux faits.

M. Middlemiss: Oui. La liste, je peux vous la donner immédiatement. Je peux même vous la lire.

M. Garon: Non, non, je ne veux pas l'avoir immédiatement...

M. Middlemiss: Non? Vous ne voulez pas l'avoir?

M. Garon: ...nécessairement, mais fournissez-la par écrit. On a 1200 engagements. Par écrit, ça va être parfait, pour sauver du temps, là.

M. Middlemiss: D'accord. Pas de problème.

M. Garon: La liste, et savoir en même temps si ça va être transféré ou non. Ça marche?

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 45.

M. Garon: L'engagement 45, même chose, même question.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: À Saint-Félicien, système d'éclairage et pose de nouveaux appareils d'appui d'un pont à poutres...

M. Middlemiss: Il va dans la même chose que... C'est un système d'éclairage... Excusez, appareils d'appui d'un pont.

M. Garon: Est-ce qu'il va être transféré?

M. Middlemiss: Est-ce qu'il va être transféré? ...à poutres triangulées. Non. C'est la route 169.

M. Garon: Non?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: C'est une route... 169...

La Présidente (Mme Bélanger): Numérotée.

M. Middlemiss: Bien, numérotée... Il y en a qu'on transfère, des numérotées, mais celle-là demeure dans le réseau supérieur.

M. Garon: Alors, l'engagement 45, vérifié. Les engagements 46, 47, 48, 49, vérifiés. L'engagement 50: Démolition et reconstitution d'un pont acier-bois sur la route Clerville au-dessus de la rivière Port-Daniel, dans la municipalité de Port-Daniel, dans Bonaventure. Est-ce que ça va être transféré ou non à la municipalité?

M. Middlemiss: On va vérifier. Je n'ai pas la réponse à savoir...

M. Garon: En suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 51.

M. Garon: L'engagement 50, en suspens. Les engagements 51, 52, 53, 54... Pardon. L'engagement 52, vérifié. Est-ce que la voie est direction nord a été réparée, ici? Actuellement, c'est la voie est qui a été réparée seulement, direction sud. Ici, on dit: Réfection partielle d'une structure située sur l'autoroute Laurentienne, voie ouest, direction sud, au-dessus de la rivière Saint-Charles, dans la municipalité de Québec,

dans le comté de Taschereau. Je voudrais savoir si la voie est, direction nord, a été réparée aussi.

(11 h 50)
(Consultation)

M. Middlemiss: Non. C'est seulement la voie ouest, qu'on m'indique.

M. Garon: L'autre côté était correct, comme ça. Il était brisé rien que d'un bord.

M. Middlemiss: Je conclus que, si on a procédé à faire seulement la voie ouest, c'est qu'on a jugé que la voie est n'était pas nécessaire présentement.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 54.

M. Garon: Les engagements 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66...

M. Maltais: Wo! L'engagement 66.

M. Garon: Alors, jusqu'à 65, vérifiés. À l'engagement 66, on arrête.

M. Maltais: C'est un pont. C'est une route numérotée, M. le ministre, ça, ou si c'est...

M. Middlemiss: C'est dans un territoire non organisé.

M. Maltais: Oui.

M. Middlemiss: Je doute fort que ce soit une route numérotée. C'est peut-être une route... O.K. C'est une route qu'il semblerait qu'on a à notre entretien et qu'on va garder.

M. Maltais: Je vous pose la question parce qu'il y a bien des routes qui sont dans des territoires non organisés, mais qui sont aussi numérotées, qui seront et qui demeureront la responsabilité du ministère après le transfert de certaines parties du réseau.

M. Middlemiss: Oui C'est identifié comme étant une collectrice de Mont-Saint-Michel à Parent et ça va demeurer, comme collectrice, dans le réseau supérieur.

M. Maltais: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 66?

M. Garon: Oui. Les engagements 67, 68, 69, 70, 71, 72, vérifiés. L'engagement 73: Réfection d'une structure située sur la route 108, dans la

municipalité de Courcelles de Beauce-Sud. Est-ce que cette structure est transférée à la municipalité?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non, c'est la 108.

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une route principale.

M. Garon: Je le demande, je ne le sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je le sais, c'est chez nous.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous connaissez les routes, vous.

M. Garon: Il y a des routes qui ont beaucoup de trafic qui sont transférées.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais pas la 108.

M. Middlemiss: Ça dépend de la vocation de la route.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une route Sherbrooke-Québec.

M. Garon: Non, je le demande. Alors, vérifié. Les engagements 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, vérifiés. L'engagement 97: Remplacement d'un pont acier-bois par un ponceau préfabriqué en béton armé sur la route Saint-Louis au-dessus de la rivière du Domaine, dans la municipalité de Sainte-Marie ville, dans le comté de Beauce-Nord, 204 000 \$. Est-ce que ce pont en acier-bols va être transféré à la municipalité?

M. Middlemiss: On va vous donner ces renseignements.

M. Garon: En suspens.

M. Camden: Mme la Présidente, j'aurais une question pour le ministre. Est-ce qu'il serait possible, M. le ministre, d'obtenir les montants consacrés à la réfection des ponts et structures au ministère des Transports au cours de la dernière année et des années précédentes, et si c'était possible également de nous faire la ventilation entre les réparations qui ont été consacrées sur les routes locales ou routes qui étaient sous responsabilité municipale et la ventilation entre les deux pour chacune des années jusqu'à 1976? Oui, 1976.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas vous dire oui à tout ça. On va vérifier ce qu'on a de disponible et qu'on pourrait remettre à la commission.

M. Camden: Je répète, M. le ministre. Ce qui...

M. Garon: Mais non, ce n'est pas une question en général.

M. Camden: Un instant, Mme la Présidente. C'est moi qui pose la question...

M. Garon: Non, mais sur ce que...

M. Camden: ...pour le moment. S'il vous plaît, Mme la Présidente, demandez au député de Lévis. Je formule ma question. Je ne fais pas de commentaires, moi, sur les siennes; il n'a pas d'appréciation à avoir sur les miennes non plus.

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

M. Camden: Ce qui m'intéresse, M. le ministre...

M. Garon: Question de règlement, Mme la Présidente.

M. Camden: Un instant!

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Question de règlement. Le député a demandé un renseignement...

M. Camden: En vertu de quel règlement, Mme la Présidente?

M. Garon: Question de règlement. Parce que là...

M. Camden: Quel règlement?

M. Garon: Bien, vous allez le voir. Il faut que je parle avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là! Il y a une question de règlement.

M. Garon: On pose des questions et le ministre va répondre. Là, à ce moment-ci, le député de Lotbinière a demandé un renseignement et le ministre a dit: On va voir ce qu'on peut vous donner. Alors là, au fond, c'est le ministre qui va décider de la réponse. Moi, je pense qu'au contraire, il doit il y avoir une question formelle et une réponse formelle. Ce n'est pas le ministre qui va décider ce qu'il va lui fournir. À ce moment-là, ce n'est pas ça, le but des opérations.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça que j'ai dit, Mme la Présidente.

M. Garon: Je demande une question précise. À la question précise, le ministre dit oui ou il dit non. Il ne dit pas: Je verrai ce que je peux vous envoyer, ça n'a pas de bon sens.

M. Camden: Mme la Présidente.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, excusez-moi donc, je voudrais... J'ai dit: On va vous fournir ce qui est disponible. Ce qu'on n'a pas - disons qu'on n'a rien pour les années 1976, 1977, 1978, 1979 - je ne pourrai pas fournir ce que je n'ai pas. On va vérifier pour la question et, ce qu'on a de disponible dans nos dossiers, on le remettra à la commission.

M. Camden: Mme la Présidente, évidemment j'allais préciser davantage ma pensée, ce qui aurait fait en sorte que peut-être la réponse du ministre aurait été différente si on m'avait permis de la compléter. Ça aurait peut-être évité la question du député de Lévis. Alors, ce qui est indicatif et révélateur pour moi et à quoi je m'intéresse, c'est d'avoir une distinction entre ce qui est sur les infrastructures numérotées et ce qui est également sur les routes locales, tel qu'on les connaissait auparavant: les chemins de rang, pour être bien clair, et également les ponts qui étaient sur les routes municipales ou, bref, qu'on appelait aussi, pour bien les identifier, les routes de colonisation où, historiquement, même si ces ponts-là étaient sur des tronçons municipaux, le ministère effectuait des réparations, des reconstructions de ces ponts-là. Il y a une nomenclature qui existe, je pense, de l'ensemble de cette compilation-là et c'est ce qui m'intéresse de voir, la compilation et les sommes d'argent qui y ont été consacrées. Ça va nous donner aussi une perspective d'avenir. Il faut bien le comprendre dans ce sens-là. Il ne faut pas lui donner le sens qu'on n'a pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une chose, c'est que, pour les ponts municipaux qui étaient la responsabilité des municipalités, bon an, mal an, on dépensait 4 000 000 \$ sur ça. C'est le ministère des Transports qui s'occupait de faire les réparations; même, je pense que c'est la surveillance, l'inspection et la préparation des plans et tout. Bon an, mal an, c'étaient 4 000 000 \$ qui étaient dépensés dans ça. Maintenant, cette partie-là va faire partie des 50 000 000 \$ pour l'amélioration. C'est là qu'il va être pris parce qu'une partie de ces 4 000 000 \$ fait partie des 50 000 000 \$.

M. Camden: Mme la Présidente, vous comprendrez bien que je suis assez réaliste pour me rendre compte que je ne demanderai pas qu'on fasse un exercice exhaustif au point de savoir:

Est-ce le pont sur tel tronçon qui maintenant va devenir une route locale collectrice, et qui était peut-être une route numérotée? On ne se livrera pas à cet exercice-là, mais je pense qu'on est capable de faire un départage et on va être en mesure d'apprécier les données qu'on va nous fournir à la lumière des données qu'ils ont. Mais on n'a pas à se livrer à un exercice de recherche exhaustive. Ce n'est pas une thèse de doctorat qu'on veut faire avec ça, là-

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va? M. le député de Lévis, l'engagement 97?

M. Garon: L'engagement 97 est en suspens parce que le ministre doit nous dire si, oui ou non, c'est à la municipalité.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: L'engagement 98, vérifié. L'engagement 99: Correction de profil et le revêtement bitumineux, sur la route 354, dans la municipalité de Saint-Raymond, comté de Portneuf, un quart de kilomètre, 127 000 \$, il y a un seul soumissionnaire. Soumission publique: un seul soumissionnaire. Est-ce que c'est transféré à la municipalité?

M. Middlemiss: On m'indique que c'est conservé par le ministère.

M. Garon: Quel était l'estimé du ministère, dans ce cas-ci?

M. Middlemiss: 114 660 \$.

M. Garon: Ah bon! Vérifié. L'engagement 100, vérifié. L'engagement 101, ici, dans Saint-Thuribe, la rivière Blanche, à Saint-Thuribe paroisse. Remplacement d'un pont par un ponceau en béton armé sur le grand rang Saint-Bernard, à Saint-Léonard paroisse; la réfection partielle de deux ponts sur la route 138, à Deschambault, et sur le rang Saint-Joseph, au-dessus de la rivière Blanche, à Saint-Thuribe, 335 000 \$. Est-ce que ces bouts de routes ou ces ponts, plutôt, sont transférés aux municipalités? (12 heures)

M. Middlemiss: La route 138.

M. Garon: Il y en a trois.

M. Middlemiss: Sur la route 138, je serais surpris que ces ponts-là soient transférés. L'autre, le grand rang Saint-Bernard, à Saint-Léonard, on devra le vérifier. On va tout vérifier en même temps, mais, sur la route 138, qui demeure une partie du réseau supérieur, je doute que ces ponts-là seraient remis.

Une voix: Deschambault, c'est une route supérieure, et le rang Saint-Joseph, c'est local.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Le rang Saint-Joseph... le rang Saint-Bernard, c'est une locale, donc, ça serait transféré, et les deux autres sur la 138, non.

M. Garon: Ça marche. Vérifié. 102, 103, vérifiés. 104, même question: Terrassement, structure de chaussée et construction d'un pont et ses approches sur le rang Saint-Georges, au-dessus de la rivière Chaude, dans la municipalité de Saint-Basile-Sud, comté de Portneuf, 628 000 \$. Est-ce que c'est transféré à la municipalité ou non?

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: Vous ne le savez pas?

M. Middlemiss: Non, j'ai dit qu'on allait vérifier.

M. Garon: En suspens.

M. Middlemiss: Je ne peux pas vous donner la réponse ici.

M. Garon: Alors, l'engagement 104 en suspens. 105, 106, 107, vérifiés. 108, même question: Réparation d'une dalle de béton et pose d'une couche d'enrobé bitumineux sur un pont situé sur la route interprovinciale au-dessus de la rivière Matapédia, dans la municipalité de Matapédia, 143 000 \$. Est-ce que c'est transféré?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Sur la route interprovinciale... C'est parce que c'est sur la route interprovinciale, je suppose.

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Ça demeure dans le réseau supérieur.

M. Garon: O.K. 109, vérifié. 110, même question: Pose d'un renforcement en béton bitumineux et d'une couche d'usure sur une section de la route 204-02-040 dans la municipalité de Sainte-Rose-de-Watford, dans le comté de Bellechasse, 2,5 km, 131 000 \$. Est-ce que c'est transféré ou non à la municipalité, à Sainte-Rose? C'est une section de route, ce n'est pas un pont.

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: En suspens. 111, 112, vérifiés. 113: Correction de la surface du revêtement existant par planage mécanisé, rapiéçage et pose d'une couche d'usure à l'enrobé bitumineux sur l'autoroute 15, dans les municipalités de Bellefeuille, Saint-Jérôme et Mirabel, comtés d'Argenteuil et Prévost. Est-ce que les travaux sont terminés?

M. Middlemiss: Oui.

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

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans un premier temps, les travaux sont terminés.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On ne croit pas qu'on dépasse les coûts, sauf qu'il semble y avoir un litige sur des pénalités, et ça, ce n'est pas finalisé encore.

M. Garon: Des pénalités pour quoi?

M. Middlemiss: Des retards.

M. Garon: Le contrat a été signé quand et il devait être fini quand?

M. Middlemiss: On va fournir la date du contrat.

M. Garon: Mais il y a un litige dans quel sens? Il me semble que ce n'est pas compliqué.

M. Middlemiss: C'est dans le sens qu'il y a des pénalités. Il n'a pas respecté les délais du contrat. Donc, on a appliqué la pénalité qu'il y avait dans le contrat. On s'attend qu'il va y avoir, de la part de l'entrepreneur... Il va revenir à la charge, lui, avec une réclamation ou...

M. Garon: Combien de jours de retard?

M. Middlemiss: On ne le sait pas. Je ne peux pas vous donner ça. On va aller...

M. Garon: Vous le savez... Ils devaient finir quand et ils ont fini quand? Si les travaux sont finis, vous le savez.

M. Middlemiss: Je n'ai pas les renseignements spécifiques à savoir... On pourra vous transmettre exactement la situation.

M. Garon: En suspens. J'aimerais savoir l'échéancier du contrat, quand est-ce qu'ils devaient finir et quand est-ce que ça a fini, il y

a combien de jours de pénalité que le ministère réclame et puis le montant. Quelle date qu'ils devaient finir et quelle date ils ont fini effectivement et puis quelles sont les pénalités, le nombre de jours et le montant? En suspens.

Les engagements 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, vérifiés. 123. Construction d'un ponceau rectangulaire préfabriqué en béton sur la route du rang 8, dans la municipalité de Saint-Stanislas de Roberval. Est-ce que le ponceau est transféré à la municipalité de Saint-Stanislas, réparé au montant de 68 000 \$ avant imprévus?

M. Middlemiss: On va vérifier. Les plus grosses possibilités, c'est oui, mais on va vérifier pour être certain.

M. Garon: En suspens. 124, 125, 126, vérifiés. 127: Protection au bas de la falaise rocheuse avec de la pierre de gros calibre au sud de la route 132, dans la municipalité de Caplan, dans Bonaventure; 0,28 km, 248 000 \$. Est-ce que l'endroit où les travaux ont eu lieu est transféré?

M. Middlemiss: Non. C'est sur la route 132.

M. Garon: C'est marqué: au sud de la 132. Moi, je ne le sais pas, je ne suis pas là. C'est pour ça que je le demande.

M. Middlemiss: C'est pour protéger la route 132.

M. Garon: C'est correct. Je comprends ce que vous voulez dire. C'est pour protéger la route 132.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié. 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135...

Une voix:...

M. Garon: Pardon? Vérifié. À 136: Marquage longue durée sur la route 175, dans un territoire non subdivisé, de Chauveau: longueur: 45 km, pour 316 000 \$. C'est quoi, la longue durée? Le marquage longue durée, quelle est la durée?

Une voix:...

M. Garon: Pardon? La durée précise.

M. Middlemiss: On m'indique que c'est quatre à cinq ans.

M. Garon: Quatre à cinq ans. Si c'est quatre à cinq ans, est-ce qu'il y a une garantie de longue durée ou bien s'il n'y a pas de garantie? Je vous dis que la peinture, ça ne dure pas

longtemps. Je regardais, la ville de Québec a mis de la peinture sur ses voies spécialisées pour les autobus. Il faut les connaître. La peinture est toute partie.

(12 h 10)

M. Maltais: Les taxis les effacent à mesure avec un pinceau.

M. Garon: On passe et on ne les voit pas. Ça a été posé cet été.

M. Dufour: Longue durée, c'est un an.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va vérifier le contrat pour voir quelle est la garantie pour ce contrat-là de façon spécifique.

M. Garon: Je n'ai pas compris.

M. Middlemiss: C'est qu'on va vérifier pour un contrat spécifique. Il y a deux, trois sortes de produits. Donc, pour s'assurer qu'on parle de la même chose, on va vérifier le contrat qu'on a donné et vous dire exactement quelles sont les garanties qu'on a de l'entrepreneur.

M. Garon: En suspens. Est-ce que vous avez fait des estimés pour ce marquage longue durée par rapport à la peinture? Est-ce que ça coûte plus cher pour ce faire? Ce n'est quand même pas bon marché. Si on regarde ça, ça fait quasiment quelque 7000 \$ le kilomètre, entre 7000 \$ et 8000 \$ le kilomètre pour mettre des barres. La peinture revient à combien le kilomètre, et le marquage revient à combien le kilomètre, le marquage de longue durée?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la raison pour laquelle on a utilisé ce marquage permanent, c'est, premièrement, pour des raisons de sécurité. Ça, premièrement, c'est pour ça.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: La route 175, vous savez que c'est une route où on a pas mal d'accidents. Donc, ce n'est pas nécessairement une affaire de prix. C'est de s'assurer que le marquage est là en permanence. Donc, la peinture nous coûte 0,15 \$ le mètre et la peinture permanente est de 4 \$ à 11 \$ le mètre. C'est pour ça que je vous dis que ce n'est pas pour des raisons de coût. C'est pour des raisons de sécurité. Pour les endroits où ça part vite, où il a de la brume, c'est important que le marquage soit permanent et soit là tout le temps. C'est pour ces raisons-là. Ça, c'est le parc. Je suis convaincu, Mme la Présidente, que les députés de Jonquière et de Dubuc pourraient certainement nous dire que c'est important, sur la 175, d'avoir un marquage qui soit là tout le temps.

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

s'il y a une grosse différence comme ça, est-ce que ce ne serait pas plus avantageux, à ce moment-là, de faire la peinture aux trois, quatre mois s'il le faut? Parce qu'il y a une grosse différence de 4 \$ à 11 \$.

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est pas mal difficile de peindre en hiver. Mme la Présidente, c'est difficile de peindre parce que la neige commence au mois d'octobre, sur la 175, et elle se termine au mois d'avril. Donc, il me semble qu'on pourrait peut-être le faire en été, mais on dérangerait toute la circulation, le touriste qui se promène. Donc, il me semble que sur une période de quatre ans on pourrait peut-être faire la vérification. À 0,11 \$ le mètre, on pourrait le faire et dire combien de fois par année et tout ça. On dirait: Regarde, pour des raisons pratiques aussi...

M. Garon: Je suis arrêté voir faire les gens, parce que, quand je suis passé là, ils étaient en train de faire ça. Je voyais bien qu'ils ne faisaient pas ça comme d'habitude. Je leur ai demandé ce qu'ils faisaient, et on voyait que...

M. Middlemiss: C'était de meilleure qualité. Regardez, de toutes les routes du Québec, la 175...

M. Garon: On vérifie ce qui se fait au ministère. On ne dit pas un mot, mais on se promène, on va voir et on demande aux gens.

M. Middlemiss: D'accord. Regardez, je vous dis, moi, que la 175 c'est la route où on met le plus d'abrasifs, au Québec, en raison du climat et de toutes ces choses-là. Donc, la peinture ça ne dure pas. On cherche des raisons de sécurité en premier lieu. Je pense que, la sécurité, on ne met pas un prix là-dessus, Mme la Présidente.

M. Garon: C'est ce qu'on dit. Vous devriez dire ça à votre ministre de tutelle concernant le transport scolaire et les brigadiers scolaires.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, là aussi il faut analyser les choses. S'occuper de la sécurité, ça ne veut pas dire de dépenser plus pour des choses et que ça va amener nécessairement la sécurité. Il y a des gestes qui ont été posés par les commissions scolaires et tout le monde pour s'assurer d'augmenter la sécurité.

M. Garon: 136 en suspens pour des renseignements additionnels, pour voir si on aura d'autres questions après ça. 137, 138, vérifiés. 139, est-ce que c'est transféré? Pose d'une couche d'usure sur la route 169 dans la municipalité de Péribonka et de Sainte-Jeanne-d'Arc dans Roberval.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas transféré.

On la garde. C'est la route 169.

M. Garon: Vérifié. 140, vérifié. 141: démolition d'un pont acier-bois et son remplacement par la construction d'une arche métallique sur le rang 2 au-dessus du ruisseau Leblanc dans la municipalité de Caplan dans Bonaventure, 163 000 \$ avant imprévus. Est-ce que c'est transféré à la municipalité?

M. Middlemiss: Oul. Ça va être transféré. C'est local.

M. Garon: Ça va être transféré?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: 141, vérifié. 142 et 143 vérifiés. 144: Terrassement, structure de chaussée et rehaussement d'un pont acier-bois sur la route Saint-Jogues, dans la municipalité de Hope Canton, dans Bonaventure. 0,52 km, 127 000 \$. Est-ce que c'est transféré ou non?

M. Middlemiss: On va le vérifier.

M. Garon: 144 en suspens. 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153...

M. Maltais: Wo! 153.

M. Garon: ...152, vérifiés.

M. Maltais: Si je comprends bien, c'est un contrat négocié avec l'entreprise ri'asphalto du coin, ça?

M. Garon: Pardon?

M. Maltais: M. le ministre, si je comprends bien, c'est un contrat qui est négocié directement avec l'entreprise. Ce n'est pas un appel d'offres.

M. Middlemiss: Non. C'est...

M. Maltais: Pouvez-vous m'expliquer ça?

M. Middlemiss: ...à prix déterminé.

M. Maltais: C'est ça, oui. Pouvez-vous m'expliquer c'est quoi, une conciliation, là-dedans? Il y a des ajustements, il y a des imprévus, puis la conciliation, c'est quoi?

M. Middlemiss: Il me semble qu'on a déjà abordé ce sujet-là. On va laisser monsieur...

M. Maltais: On ne voit pas ça souvent, alors ça m'intrigue.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il y en a pour tout le reste.

M. Middlemiss: O.K. Ce qui se produit, c'est que, dans les contrats octroyés par appel d'offres public, le bitume est fourni par l'entrepreneur et, dans le cas des contrats négociés de moins de 500 000 \$, le bitume est fourni par le ministère.

M. Maltais: O.K.

M. Middlemiss: Dans ce dernier cas, l'entrepreneur est tenu contractuellement de s'approvisionner en bitume à la raffinerie désignée par le ministère. Si, à la fin d'un contrat, la quantité de bitume minimale requise pour le terminer est inférieure à 35 tonnes, ce qui représente un chargement moyen de bitume à une raffinerie, le ministère paie à l'entrepreneur par conciliation la différence non utilisée, au prix officiel du bitume à la date de la fabrication des enrobés.

M. Maltais: O.K. Ces routes-là qui étaient faites, c'est des routes numérotées, ça? Dans les trois municipalités?

M. Middlemiss: Je peux vérifier.

M. Maltais: Ou si c'est des rangs ou des routes qui vont être transférés?

Une voix:...

M. Maltais: Ah! Je l'ai fait, moi. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ça, je devrai vérifier à savoir, dans ce cas-là, si c'est des routes qui vont être transférées.

M. Maltais: Oui.

M. Middlemiss: Et ça se pourrait parce que, dans Bellechasse, je vous garantis qu'on en transfère...

M. Maltais: Un grand bout?

M. Middlemiss: Oui.

M. Maltais: Sur le rapiéçage, M. le ministre, est-ce que vous mettez la même formule que sur les couches d'usure, le MB-10 ou le MB-20? Comment ça marche là-dedans?

M. Middlemiss: La même chose.

M. Maltais: C'est la même belle petite formule? Oui?

M. Middlemiss: Oui. C'est la même chose qu'on utilise pour le rapiéçage mécanisé que les couches d'usure.

M. Maltais: Ce qui veut dire qu'une entreprise qui a trouvé la formule l'année passée, un

peu tard, elle va être bonne pour l'année prochaine, si elle ne l'a pas perdue dans l'hiver.

M. Middlemiss: Ce n'est pas nécessairement...

M. Maltais: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: D'accord. Non, des fois, c'est des problèmes... Ce n'est pas la formule elle-même. C'est de la préparer, de préparer le mélange pour qu'il rencontre... Des fois, ça peut être des agrégats ou autre chose qui clochent.

M. Maltais: Je pose la question puis je ne connais pas la réponse et je ne pense pas que... En tout cas, si vous ne pouvez pas me la donner aujourd'hui, je n'en ferai pas une dépression. Je ne veux pas que vous me la donniez par écrit non plus, là, mais je vous pose la question. Aujourd'hui, tout est à la mode de l'ordinateur. Est-ce que, par exemple, pour la vérification de la formule, il y a moyen de raccourcir les délais? On sait que la formule est faite dans l'usine, elle est mise expérimentalement sur un petit bout de chemin puis, après ça, les laboratoires analysent la formule. Tout ça, des fois, ça prend une semaine ou 15 jours et on sait que l'été, particulièrement dans une région comme la mienne, ne dure pas longtemps. Si le gars se reprend trois fois pour sa formule, il vient de perdre un mois. S'il y avait moyen, je ne le sais pas, moi, par tous les systèmes ordinés qu'on a, que le ministère donne son O.K. ou son refus le plus rapidement possible.

M. Middlemiss: Regardez, on travaille dans ce sens-là. Peut-être vous avez vu que, la semaine dernière, j'ai iniqué...

M. Maltais: Oui.
(12h 20)

M. Middlemiss: ...à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec qu'on s'en va vers la qualité. En d'autres mots, qu'on s'assure dès le début, la première fois, qu'en usine on nous dit que la qualité est bonne, elle continue à être bonne, et on place la couche d'usure. Donc, c'est la qualité totale comme le dit notre ami Gerald Tremblay, et c'est ça qu'on veut, et on va responsabiliser de cette façon-là les entrepreneurs.

M. Maltais: Sauf que dans un endroit où tu as un «plant» d'asphalte, ça va, parce que là tu surveilles et puis, bon. Mais, dans les endroits où tu as 3 ou 4 «plants» d'asphalte, le différentiel peut être fait à partir des agrégats, à partir de la quantité d'agrégats ou de la qualité, je ne sais pas trop, moi je ne connais pas ça, mais, quand tu as juste un «plant» d'asphalte, ça va très, très bien. Il n'y a pas de problème. S'il ne l'a pas sortie dans 15 jours, sa formule, il ne la

sortira pas dans l'année non plus. Mais quand tu as 2 ou 3 «plants» d'asphalte, 4 dans certains coins, bien là, à un moment donné, ils nous disent que les agrégats ne sont pas pareils à Godbout comme à Bergeronnes. Je le conçois très bien, moi, ce n'est pas... il y a 200 milles de différence. Mais est-ce que, par exemple, la formule attitrée à une usine, à un «plant» d'asphalte, à une bétonnière... Ce qui arrive, si tu as 3 «plants» en marche en même temps, là, tu en as une de prête, tu as une formule agréée et les 2 autres ne sont pas agréées, ça retarde tout le processus. Moi, je voudrais juste savoir si, par exemple, au printemps, il y a moyen de faire tester ça avant de commencer les travaux - dans le mois de mai, on sait qu'il ne se fait pas grand-chose, là - pour que, quand juin arrive, bien là, la maudite formule on l'a et elle marche.

M. Middlemiss: En autant que tous les agrégats, tout est prêt à ce moment-là, le plus tôt. Si le concassé n'est pas prêt, à ce moment-là, ça devient difficile de le vérifier et quel va être le...

M. Maltais: Oui, c'est sûr.

M. Middlemiss: Non, mais je pense qu'on travaille dans ce sens-là, de vouloir améliorer nécessairement la qualité, et, aussi, le plus tôt possible, parce qu'une des choses que les entrepreneurs nous reprochent, c'est que, dans le passé, on commençait trop tard, le rapiéçage, les couches d'usure.

M. Maltais: Avec raison.

M. Middlemiss: Je dois dire qu'on nous a félicités pour le début...

M. Maltais: Cette année, oui.

M. Middlemiss: L'an passé, pour une fois, on a commencé plus tôt...

M. Maltais: Très bien.

M. Middlemiss: ...on espère encore cette année de faire la même chose. Donc, ça veut dire qu'on finit les travaux plus tôt au lieu d'être pris à la fin de la saison, le 15 octobre, pour rencontrer des échéanciers. Si on a un bel été on devrait avoir fini tous les travaux avant cette date-là, et les chances sont que si on les fait dans un climat plus chaud...

M. Maltais: C'est meilleur.

M. Middlemiss: ...à ce moment-là, les travaux devraient être meilleurs.

M. Maltais: D'accord. Merci beaucoup pour

les explications, M. le ministre. Vérifié, Mme la Présidente, 153.

M. Garon: 153 vérifié; 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, vérifiés. 178: terrassement, structure de chaussée, égout pluvial, revêtement souple, ouvrages d'art, système de gestion de la circulation, supersignalisation, aqueduc, aménagement paysager, éclairage du projet d'aménagement du pont de Québec à 3 voies, routes 175 et 73, dans les municipalités de Sainte-Foy ville et Saint-Nicolas ville. Ils marquent dans le comté de Louis-Hébert - là, je pense qu'il y a une erreur parce que Saint-Nicolas n'est pas dans Louis-Hébert; Sainte-Foy l'est, mais pas Saint-Nicolas - Jean-Talon. Ah non, pardon, Louis-Hébert, Jean-Talon et les **Chutes-de-la-Chaudière**, c'est correct. Alors, longueur de 6 km, 7 247 000 \$. Quels vont être les coûts totaux des réaménagements autour des ponts, là, pour les opérations que vous faites actuellement pour mettre le pont de Québec à sens unique et puis pour changer les voies? Quel va être le coût total de l'opération?

(Consultation)

M. Middlemiss: M. le Président, on n'a aucune indication que ça va coûter plus cher que les 12 000 000 \$ dans nos estimés au tout début. On avait dit qu'avec tous les travaux incluant cette phase ici et la phase finale qui inclut les travaux sur le pont Pierre-Laporte, on disait de l'ordre de 12 000 000 \$. Il n'y a rien qui nous indique présentement qu'on va dépasser ça, parce que dans le contrat qu'on vient de donner, qui est de l'ordre de 7 000 000 \$, on ne prévoit pas avoir de...

M. Garon: Votre estimé était de combien?

M. Middlemiss: 8 300 000 \$.

M. Garon: O. K. Ça marche. 8 300 000 \$ total ou avec les imprévus?

M. Middlemiss: Non, pour celui-là, 8 300 000 \$ pour celui-là ici.

M. Garon: Ça marche. Vérifié.

M. Middlemiss: Et ça, c'était sans les imprévus, là.

M. Garon: Oui. 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, vérifiés. Ça va. On va passer au mois de... Il y en a plusieurs en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements d'août 1992 sont vérifiés sous

réserve de celles en suspens.

M. Garon: De ceux en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): De ceux en suspens, oui, et des réponses à venir.

M. Garon: À venir cet après-midi ou demain matin. Comme on doit passer un bout de temps ensemble, j'aimais mieux vous le demander de même, les laisser en suspens, que d'attendre pendant que vous vous parlez; ça prend trop de temps.

M. Middlemiss: Pas de problème, pas de problème, Mme la Présidente.

Septembre

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle les engagements de septembre 1992, l'engagement 1.

M. Garon: 1. J'imagine que ce n'est pas transféré?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'il y a des dépassements? Est-ce que les travaux sont finis, les 11 000 000 \$ sur le pont Galipeau?

M. Middlemiss: On vérifie et on vous donne ça, là.

M. Garon: 11 676 000 \$.

M. Middlemiss: Je ne peux pas vous donner la réponse. On va vérifier à savoir si les travaux sont terminés.

M. Garon: Quel était l'estimé?

M. Middlemiss: O.K. On me dit que c'est terminé.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des dépassements? Quel était l'estimé?

M. Middlemiss: 14 000 000 \$.

M. Garon: L'estimé?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: On s'attend qu'il y ait des demandes de suppléments ou de réclamations et ça ne veut pas nécessairement dire que ça va être accordé. On devra étudier la demande.

M. Garon: Vous n'en avez pas reçu à date?

M. Middlemiss: Non, on n'a rien reçu à date.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des addenda au contrat ou des choses...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: ...qui justifient des réclamations? Non?

M. Middlemiss: Non.
(12 h 30)

M. Garon: O.K. Merci. Vérifié, 2, vérifié, 3, vérifié, 4, 5, 6, vérifiés, 7, vérifié, 8, vérifié, 9, vérifié, 10, vérifié, 11, vérifié, 12, vérifié, 13, vérifié, 14, vérifié, 15, vérifié, 16, vérifié, 17, 18... Si vous voulez poser des questions, ne vous gênez pas. 18, vérifié, 19, vérifié. Quel était l'estimé du ministère dans 19?

M. Middlemiss: C'est au prix négocié, ça.

M. Garon: C'est vrai. O.K. Mais c'est des couches. Vous n'allez pas en appel d'offres au-dessus de 500 000 \$.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Des couches d'usure, au-dessus de 500 000 \$, vous n'allez pas en appel d'offres?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Oui. Mais c'est proche des 500 000 \$; c'est pour ça que je demande ça. C'est quand même...

Une voix: Ce n'est pas toujours des contrats négociés.

M. Garon: Non, non. Quand c'est au-dessus de 500 000 \$, il y a des appels d'offres.

M. Middlemiss: Oui, des appels d'offres.

M. Garon: C'est pour ça. Quand c'est proche de 500 000 \$... Je vous demandais: L'estimé du ministère est de combien?

M. Middlemiss: 478 000 \$.

M. Garon: C'est ça, l'estimé du ministère, 478 000 \$?

M. Middlemiss: Oui. L'offre a été acceptée à 478 000 \$. On établit les longueurs, ainsi de suite, et on dit: Voici, c'est le coût, 478 000 \$, qui a été accepté.

M. Garon: O.K. Ça marche. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 20.

M. Garon: 21, 22. Regardez ici, regardez bien l'affaire, ici. Prenons 21 et 22. 19, pardon.

M. Middlemiss: 19?

M. Garon: Regardez 19, c'est la route 170 et regardez 22. La route 170, même nature de travaux, correction et couche d'usure dans la municipalité de La Baie. Si on met les deux contrats ensemble, on arrive au-dessus de 500 000 \$. Il devrait y avoir un appel d'offres public. Mais là on divise le contrat en deux et on prend la Compagnie d'asphalte Itée, Laterrière. Tandis que si le contrat était mis dans un seul contrat.. C'est le même contrat, en réalité, quand on regarde ça. C'est le même coin, même municipalité. On le divise en deux. À ce moment-là, on fait un contrat négocié plutôt que d'aller en appel d'offres. Les règles, c'est l'appel d'offres au-dessus de 500 000 \$. Mais quand on regarde 19 et 22, bien, on s'organise pour ne pas aller en appel d'offres.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas ça. C'est que, dans le système qu'on a des contrats à prix établis, on vérifie avec les usines qui sont en place. C'est un peu...

M. Garon: Ça, c'est en bas de 500 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Quand c'est au-dessus de 500 000 \$, ce n'est pas des prix établis, c'est des appels d'offres, la règle.

M. Middlemiss: D'accord, oui, mais dans ces deux cas-là, ici, c'est en bas de 500 000 \$.

M. Garon: Bien oui. C'est parce que vous avez divisé le contrat en deux.

M. Middlemiss: Non, non. Qu'est-ce qui dit qu'on a divisé? Est-ce que vous...

M. Garon: C'est la même route.

M. Middlemiss: Oui, mais la même route, le même endroit, une seconde, là!

M. Garon: Dans la même municipalité.

M. Middlemiss: Bien oui, mais ça dépend. Moi, je ne peux pas vous dire à quel endroit c'est. Il faudrait l'identifier.

M. Garon: C'est marqué. La route 170 dans la municipalité de La Baie.

M. Middlemiss: On peut vous le mettre sur une carte. On peut demander au député de Dubuc s'il peut nous identifier, lui...

M. Garon: C'est la même route. La Baie, ce n'est pas une ville qui... Ce n'est pas Gaspé, ça. Ce n'est pas une ville qui a 100 km de long, un rang double sur une distance incroyable; 100 km, j'exagère peut-être. C'est peut-être un peu moins. Mais, ici, on dit: c'est La Baie, la route 170, même genre de travail et on divise le contrat en deux. Alors, il n'y a pas d'appel d'offres. Moi, d'après les informations que j'ai, c'est la suite.

M. Middlemiss: Oui. Si vous regardez bien, c'est que le 19 a été fait à l'usine de Laterrière et 22 a été fait à partir de l'usine de La Baie. Donc, il me semble qu'il y a une distance entre les deux. On pourrait demander au député de Dubuc; il pourrait probablement nous éclaircir ça, lui, la distance entre l'usine de Laterrière et La Baie, Mme la Présidente.

Une voix: Une quinzaine de kilomètres.

M. Middlemiss: On pourrait demander au député de Dubuc, parce que je suis convaincu que, s'il avait pensé qu'il y avait quelque chose, il nous aurait posé la question.

M. Garon: Le but des contrats...

M. Middlemiss: Ce n'est pas nécessairement, Mme la Présidente, pour vouloir diviser les contrats en deux. On voit que ce n'est pas tellement une bonne piste. Il y en a une à partir de Laterrière. Donc, le contrat sur 19 était plus près de l'usine de Laterrière où le prix établi était meilleur, parce que ce n'est pas nécessairement toujours le plus près. Il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte et, dans le cas de 22, c'était un prix établi à partir de l'usine de La Baie.

M. Garon: Ça, ce n'est pas une explication, parce que c'est la même route, c'est les mêmes travaux, c'est au même endroit et c'est à la suite l'un de l'autre. Vous savez, quand je dis à un moment donné que le Vérificateur général devrait regarder ce qui se passe au ministère, ça en est un cas. Ça fait plusieurs fois qu'on voit ça au ministère; on divise les contrats en deux pour ne pas aller en appel d'offres. On dirait...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je m'excuse, c'est que le député de Lévis conclut qu'on le divise en deux. Je vous dis qu'on...

M. Garon: Mme la Présidente, quand je parle, c'est moi qui ai la parole. Je parle là, Mme la Présidente.

M. Middlemiss: C'est à partir...

M. Garon: Je parle là, Mme la Présidente. Je suis en train de parler, puis le ministre dit: Mme la Présidente, puis il me coupe. Je dis, essentiellement... Il va parler après et je vais le laisser parler, je ne l'interromprai pas. Je dis essentiellement que c'est ça. Le règlement, c'est que, quand les travaux sont plus de 500 000 \$, c'est l'appel d'offres public, parce qu'il y a un meilleur prix, il y a plus de concurrence et, après ça, les gens peuvent faire... On garde les travaux en bas de telle quantité pour les gens locaux, puis on donne une possibilité d'avoir plus de concurrence quand les travaux sont plus gros. À ce moment-ci, on divise le contrat en deux, il n'y a pas d'appel d'offres et le contribuable n'est pas le mieux servi. Moi, je vais vous dire une chose, je le sais, je le dis d'expérience, j'ai déjà demandé une dérogation au ministère de l'Agriculture, je ne me rappelle pas en quelle année, mais au début. Je me suis rendu compte que, quand on allait en appel d'offres, ça nous coûtait plus de 30 % moins cher en appel d'offres public que quand c'était un appel d'offres sur invitation. J'ai fait faire l'analyse. J'ai demandé d'aller en appel d'offres parce que je me suis rendu compte qu'en appel d'offres public, comme les gens ne savent pas comment il va y avoir de soumissionnaires, ils ne savent pas s'il va y en avoir plusieurs, ils offrent un meilleur prix que quand on va en appel d'offres sur invitation, parce que là ils savent qu'il y en a seulement quelques-uns qui vont soumissionner. Je dis ça de mémoire. Si ma mémoire est bonne, c'était plus... Ma mémoire est bonne là-dessus, c'était plus de 30 % meilleur marché en moyenne quand c'était en appel d'offres public que quand c'était un appel d'offres sur invitation. Alors, j'avais demandé une dérogation pour aller toujours en appel d'offres public, justement pour avoir le meilleur prix, parce que le rôle d'un gouvernement, c'est de protéger l'argent des contribuables mieux que le sien. Moi, mon argent, je peux le gaspiller, mais, quand j'utilise l'argent des contribuables, je suis obligé de faire attention davantage. Alors, c'est pour ça qu'ici on passe à côté de la réglementation si on coupe les contrats en deux pour ne pas aller en appel d'offres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça, c'est l'opinion du député de Lévis, qu'on a divisé le contrat en deux. La raison pour laquelle on a des contrats à prix établis, c'est exactement pour protéger et s'assurer que, dans des régions, il va y avoir des usines d'asphalte. Sans ça, si on n'a pas ça, les gens vont déménager. Ce n'est pas seulement le ministère qui va avoir des problèmes pour obtenir des bons prix pour le pavage, il va y avoir un monopole qui va se faire. Il y a certaines régions du Québec où même les municipalités ne pourront pas profiter d'un bon prix,

parce qu'il n'y aura pas d'usine d'asphalte. Je vais vous en donner un exemple, je l'ai dans mon comté de Pontiac, pour la partie ouest du comté de Pontiac. Si on pouvait faire affaire en Ontario, il y en a des usines d'asphalte, mais il n'y en a pas du côté du Québec. Ça veut dire que ces gens-là doivent payer le coût de transport à partir d'Aylmer ou de Hull. Donc, les municipalités dans ce coin-là ne sont pas aussi favorisées que d'autres qui ont une usine qui opère et les municipalités peuvent profiter du fait que c'est là. Elles peuvent elles aussi et le ministère des Transports... Alors, le but des contrats à prix établis, c'est de tenter de protéger les entrepreneurs locaux et de s'assurer que, dans la plupart des régions du Québec, il y ait une possibilité d'avoir de l'asphalte pour les municipalités et le ministère lui-même. Parce que, déjà, le ministère avait ses propres usines d'asphalte pour compenser dans les régions où il n'y en avait pas.

(12 h 40)

Mais, comme je l'ai déjà indiqué au député de Lévis, Mme la Présidente - si je ne me trompe pas, c'était au mois de septembre - nous sommes en train de regarder s'il n'y aurait pas un système, qui serait des soumissions publiques régionales, qui pourrait rendre un meilleur service et, dans les intérêts supérieurs du Québec, nous regardons ça. Si on en vient à la conclusion que, dans un endroit, il y aurait suffisamment de concurrence pour nous donner de bons prix, on pourra procéder de cette façon-là. Mais où il n'y a pas suffisamment de concurrence... Le député de Lévis lui-même, Mme la Présidente, lorsqu'on fait les engagements financiers, voit qu'on ne reçoit qu'une soumission, il dit: Comment il se fait qu'il n'y en a pas deux ou trois? C'est pour éviter que ça se produise comme ça, de n'avoir qu'un soumissionnaire et, à un moment donné, d'être obligé de payer le gros prix. Je pense que si on fait une vérification avec la province de l'Ontario, où ils n'ont pas nécessairement cette méthode-là, les coûts de la préparation de leur mélange d'asphalte et des contrats ne sont pas nécessairement moindres que les nôtres.

M. Garon: Essentiellement, ce n'est pas ça la question. La question, c'est qu'il y a un règlement pour les appels d'offres au-dessus de 500 000 \$ et, à ce moment-là, le ministère est enclin sur éviter au maximum les soumissions. Ce n'est pas la première fois qu'on voit ça, on voit ça partout. Même le collègue du ministre des Transports, à un moment donné, a été obligé de faire une remontrance. Le député de Beauce-Sud, qui est ministre des Approvisionnements et Services, à un moment donné, il a fait une remontrance au ministère des Transports et il a dit, même: Ce n'est pas la première fois qu'on vous avertit que vous essayez de passer à côté des appels d'offres. Écoutez...

M. Middlemiss: Dans quel domaine?

M. Garon: Dans le domaine du courtage...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il ne faudrait pas mêler...

M. Garon: ...pour l'aviation.

M. Middlemiss: Il ne faut pas mélanger des pommes avec des oranges...

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

M. Middlemiss: ...et des choux avec des carottes, là. C'est qu'on parle de l'achat d'un avion, si je ne me trompe pas, là.

M. Garon: Bien, Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Ça n'a rien à faire avec des contrats...

M. Garon: ...je suis en train de parler.

M. Middlemiss: ...d'asphalte ou des contrats de construction.

M. Garon: Pouvez-vous arrêter le ministre?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, s'il vous plaît!

M. Garon: Alors, le ministre des Approvisionnements et Services lui-même s'est senti obligé de le dire: le ministre, sa culture, c'est de ne pas faire de soumissions autant que possible. C'est de ne pas favoriser les soumissions, c'est d'essayer de les éviter au maximum. Ce n'est pas pour rien que j'ai demandé au Vérificateur d'enquêter sur la gestion du ministère. Quand vous avez un collègue... Le Vérificateur général, entre vous et moi, il n'a pas besoin d'être allumé beaucoup. C'est rendu qu'un collègue ministre dit à son collègue: Je suis obligé de blâmer votre ministère, ce n'est pas la première fois qu'on vous le dit, vous essayez de passer à côté des soumissions. Le Vérificateur général n'a pas besoin d'avoir des rayons laser, c'est rendu que le collègue du ministre lui dit: Vous évitez les soumissions, vous faites exprès et ce n'est pas la première fois qu'on vous le dit. Alors, c'est...

Regardez, Relais Nordik, on l'a vu hier, c'était un après l'autre. On a vu qu'il y avait... Dans le domaine des traversiers, dans le bout de l'Île-d'Entrée, une petite affaire, il y avait eu un appel d'offres; pour le reste, on n'a pas une traverse au Québec avec un appel d'offres. Quand on regarde le nombre... C'est toujours des contrats négociés, avec tous les risques que ça comporte. Alors, le ministère est "gearé" à ne pas faire d'appels d'offres, à éviter les appels

d'offres. C'est un ministère qui marche comme si on était au XIXe siècle, dans le temps des barons et des ducs. Qu'est-ce que vous voulez? Alors, on n'est plus au temps de la voiture à cheval, aujourd'hui, on est au temps des ordinateurs. Je comprends qu'il est le dernier ministère à rester au crayon; à un moment donné, on l'a dit qu'il n'était pas organisé pour ci, qu'il n'était pas organisé pour ça. Tout le monde est organisé au gouvernement, lui, il n'est pas organisé, le ministère des Transports. Alors, on voit qu'il évite les soumissions. Qu'est-ce que vous voulez? Ce n'est pas pour rien que j'ai cité huit pages, je vais encore écrire huit pages au Vérificateur général pour l'allumer. Comprenez-vous? Pourquoi? Parce que la gestion est curieuse, elle n'est pas comme ailleurs. C'est une gestion, une vieille gestion qui n'est pas à jour, qui n'est pas mise à jour; c'est une gestion désuète dans l'administration publique. C'est ça qu'il faut changer.

Le ministre, je remarque qu'au lieu de se poser des questions il défend ça, ce système-là. Essentiellement, nous autres, notre rôle, c'est de faire en sorte de voir que l'argent des contribuables soit le mieux protégé et on se rend compte que, de cette façon-là, ce n'est pas protégé de la meilleure façon. Et il y a un règlement. Si le règlement n'est pas bon, qu'on le change. Si on dit que les soumissions, au ministère des Transports, **au-dessus** de 500 000 \$, il n'y en aura pas parce que, ce qu'on veut protéger, c'est plutôt les entrepreneurs ou les firmes... C'est ça que le ministre nous dit: On veut protéger les firmes. Si c'est ça, le but du règlement, qu'on le dise. Mais, actuellement, ce n'est pas ça. Le but des soumissions, c'est de donner la chance aux coureurs et qu'on ait le meilleur prix comme si l'argent qu'on dépensait était son propre argent. Actuellement, on n'a pas le meilleur prix et le ministre m'a dit: Moi, mon rôle, c'est de protéger les firmes. Nous, on pense que ce n'est pas ça, son but. Et, si le règlement n'est pas bon, qu'il demande au gouvernement de le changer, mais tant qu'il est là, le règlement, puis que la règle, c'est l'appel d'offres, bien ça doit être l'appel d'offres. C'est ça essentiellement qu'on dit.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour le cas spécifique, il y a seulement deux usines, deux compagnies dans la région du Saguenay. Donc, aller en soumission publique, ce n'est pas un gage qu'on va certainement avoir un meilleur prix.

Ceci étant dit, il y a certains domaines, Mme la Présidente, où il n'y a pas de concurrence et c'est dans les Intérêts supérieurs de ne pas aller en soumissions publiques. Lorsqu'on nous parle de traversiers, il n'y a personne qui

est stationné un peu partout le long du fleuve ou à d'autres places avec des traversiers prêts à soumissionner. Il me semble que ce n'est pas le cas. Donc, à ce moment-là, on doit négocier.

Une chose qui me surprend, Mme la Présidente, c'est bien beau d'être vertueux, etc., dans l'Opposition, mais il y a des gens, du côté de l'Opposition, qui étaient au gouvernement du Québec. On n'a aucune leçon à prendre de ces gens-là. Aujourd'hui, les contrats de déneigement se font par soumissions publiques. Ce n'est certainement pas le gouvernement dont le député de Lévis faisait partie qui a fait ça. Ils ont été là pendant neuf ans. Ils n'ont pas changé ça. Nous autres, on le change.

Je viens d'indiquer en plus que nous sommes prêts à regarder dans les soumissions pour le pavage du béton bitumineux, qu'on est prêts pour des couches d'usure à regarder s'il n'y a pas des endroits ou des circonstances où il y aurait de la concurrence, que ce ne serait pas dans les intérêts supérieurs d'aller en soumissions publiques. Il me semble que si, dans le temps que le député de Lévis était au gouvernement, ils avaient fait l'exercice, peut-être qu'aujourd'hui on serait plus avancé.

Donc, Mme la Présidente, lorsque le député de Lévis parle qu'on s'est fait reprocher par le ministre des Approvisionnements et Services, ça ne concernait pas du tout les contrats de construction de routes, de couches d'usure ou de rapiéçage mécanisé. C'était dans un domaine... Je pense qu'on l'a déjà expliqué. C'était dans l'achat d'un avion. C'est préférable, lorsqu'il y a de la concurrence et, s'il n'y en a pas, il n'y en a pas. Il me semble que c'est ça qu'il faudrait retenir. Mais c'est facile de tenter de leurrer tout le monde en pensant que, parce qu'on donne deux contrats, c'est qu'on les a divisés. Lorsqu'on croit que c'est dans les intérêts de regrouper ensemble deux contrats pour avoir un meilleur prix que d'aller en soumissions publiques, on n'hésite pas à le faire parce qu'on le fait à certains endroits.

M. Garon: Mme la Présidente, d'abord...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. M. le député de Rimouski avait demandé la parole.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, une petite remarque en passant. Les familiarités avec les députés, vous devriez vous passer de ça, s'il vous plaît, en commission parlementaire.

Ceci dit, Mme la Présidente, vous me permettez d'être en accord avec le propos du ministre, à savoir qu'un prix établi, à mon sens, rend justice d'abord à nos communautés régionales, d'une part; ça rend justice à nos travailleurs et, en même temps, on est capable d'avoir une qualité de produits. Lorsqu'on va en appel d'offres publiques, moi, si je regarde dans ma

région, à Rimouski, si on va en appel d'offres publiques, l'entrepreneur qui est pris pour faire de gros travaux d'asphaltage dans mon comté, il rencontre un énorme problème. D'abord, il faut qu'il trouve les agrégats de qualité, premièrement.

Une voix:...

M. Tremblay (Rimouski): Oui, oui, il faut qu'il les trouve. La deuxième des choses, il faut qu'il établisse son usine, il faut qu'il reçoive les permis de l'Environnement et tout ce qui s'en suit comme kyrielle d'inconvénients. Je pense qu'en ayant un prix établi, en ayant un bon entrepreneur, en ayant un bon produit fourni, ça nous donne une certaine sécurité.

Quant à la limite de 500 000 \$, en autant que cette limite est respectée dans l'ensemble, je pense que ça nous protège tout le monde et la population du Québec est bien servie par une qualité de produits, par une activité économique qu'on peut garder dans les régions et, en même temps, avoir un produit de qualité et une bonne job, une job bien faite.

(12 h 50)

M. Garon: Mme la Présidente, essentiellement, quand le ministre dit: Le gouvernement précédent... Le gouvernement précédent, il avait un règlement et il l'appliquait. Il y a un règlement. Le règlement dit: Au-dessus de 500 000 \$ il y a des soumissions. Si le gouvernement est contre les soumissions, qu'il le dise. S'il est contre les soumissions, qu'il le dise. Le règlement dit qu'au-dessus de 500 000 \$, il y a des soumissions. Quand le ministre dit qu'il n'y a que deux usines, regardez, dans les trois, quatre engagements financiers autour de l'engagement 19 dont on parle, vous allez voir qu'à sa face même il y a plus de deux usines.

M. Middlemiss: Deux compagnies, Mme la Présidente. Il y a une différence, là.

M. Garon: Dans ce coin-là, il y en a plus de deux.

M. Middlemiss: J'ai dit qu'il y a deux compagnies dans ce coin-là.

M. Garon: Il y a plusieurs usines dans ce coin-là.

M. Middlemiss: C'est deux compagnies, Mme la Présidente.

M. Garon: Elles soumissionneront. Laissons-les faire!

M. Middlemiss: C'est qu'il y a deux propriétaires. C'est les mêmes propriétaires.

M. Garon: Laissons-les faire!

M. Middlemiss: Il y a deux propriétaires, Mme la Présidente. C'est ça que j'ai dit. Le député de Dubuc ne semble pas être d'accord, toutefois, avec le député de Lévis.

M. Garon: Des «plants» portatifs, ça existe. Arrêtez donc! Autrement, si le règlement n'est pas bon, changez-le! Si le règlement, au-dessus de 500 000 \$, n'est pas bon, changez-le! Les gens nous disaient qu'on était dans le libre-échange, que c'était la concurrence. On est rendu... Le libre-échange, c'était juste pour les livres, ça, je suppose. Là, le libre-échange, la concurrence, ça existe où?

Une voix: Ça existe. Ça existe.

M. Garon: Le ministère des Transports n'a pas l'air à réaliser ça. La concurrence, nos hommes d'affaires étaient concurrentiels et le diable à quatre. Ça, c'est pour les discours, sauf qu'on cherche la concurrence au ministère des Transports. C'est une notion inconnue. On vit dans le secteur du partage, comme au Moyen Âge alors qu'on partageait les duchés, les barons. Toi, tu es chez vous là, tu es chez vous là, tu es chez vous là. Il y a un duc, un baron en charge d'un petit coin. Ce n'est pas de même que ça marche, la réalité moderne. Le règlement est là. Ce que je dis, c'est ça. Il y a un règlement. On l'applique ou on le change. Alors, vérifié.

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

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

M. Middlemiss: ...le député de Lévis encore, à sa façon, assume que ce contrat-là aurait pu être fait... les deux contrats auraient pu être regroupés en un pour en faire deux. Ce n'est pas le cas. Ça, c'est un produit de son imagination. Donc, on a respecté que le premier contrat était de moins de 500 000 \$. On a respecté le règlement. C'est que l'autre endroit était éloigné et ça nous aurait coûté plus cher, probablement, à partir de l'usine de la première instance que de l'usine de la deuxième instance. C'est ça, le problème. Et, avant de s'imaginer toutes sortes de scénarios qui ne sont pas la réalité des choses, le député de Lévis devrait aller vérifier. Même, Mme la Présidente, je lui suggérerais de parler à son collègue, le député de Dubuc. Lui, il connaît ça. C'est chez lui.

Une voix: C'est vrai.

M. Middlemiss: Donc, si le député de Dubuc croit qu'on est en train de faire des passes et qu'on n'applique pas les règlements dans sa région, il n'est pas gêné, je suis convaincu, Mme la Présidente, qu'il nous l'aurait dit. Vous savez,

j'ai dit au mois de décembre que la personne qui faisait les interventions les plus intelligentes sur le projet de loi 57, c'était le député de Dubuc, et je m'aperçois qu'aujourd'hui c'est encore lui. Il a sorti les points les plus intéressants, et je pense qu'il devrait échanger avec le député de Lévis.

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

M. Garon: Mme la Présidente, je vais demander au ministre de laisser les deux engagements 19 et 22 en suspens pour avoir les renseignements. J'aimerais savoir quelle partie de la route 170 dans la ville de La Baie, la correction et la couche d'usure à l'enrobé bitumineux, quelle est l'identification des bornes pour les 6,18 km de même que la longueur de 1,53 km dans la ville de La Baie à l'engagement 22. Quelles sont les bornes du 1,5 km?

M. Middlemiss: Au tout début, Mme la Présidente, c'est ça que j'ai suggéré, à savoir qu'on identifierait sur une carte les endroits sur la route 170, parce que le député de Lévis disait que c'était la même route 170 dans la même municipalité. Parce que c'était dans la même municipalité... il croyait que c'était dans la même municipalité: une venait de l'usine de **Laterrière**; l'autre venait de l'usine de La Baie. Donc, ce n'est pas la même. Il y a une distance. Donc, on va lui faire un croquis. On va lui montrer où sont situés les deux contrats. J'espère, une fois qu'il aura vu ça, qu'il pourra revenir et nous dire: Ah! je me suis trompé, ce n'était pas possible.

M. Garon: La question que je demande, c'est le chaînage.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est parfait.

M. Garon: Exactement à quel point ces travaux-là sont faits sur la route 170. Les engagements 19 et 22, on va les laisser en suspens pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est noté. Engagement 23.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 24.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 25. Aie! Il y en a, de l'argent, dans Dubuc!

M. Garon: Vérifié.

- M. Dufour:** C'est décourageant.
26. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- Une voix:...**
- Des voix:** Ha, ha, ha!
27. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
Encore Dubuc!
- M. Garon:** Vérifié. C'est un bon député.
28. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
29. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
30. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
31. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
32. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
33. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
34. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
35. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
36. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
37. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** À 36, les travaux sont faits sur
- quelles routes?
- M. Middlemiss:** Sur diverses routes. Est-ce que vous voulez qu'on vous donne...
- M. Garon:** La liste
- M. Middlemiss:** C'est diverses routes. O.K. La liste des routes. C'est dans le comté d'Arthabaska, ça.
- M. Garon:** Alors, la liste avec les municipalités.
- M. Middlemiss:** C'est dans le comté d'Arthabaska, ça.
- M. Garon:** Pardon?
- M. Middlemiss:** C'est dans le comté d'Arthabaska.
- M. Garon:** Ça ne veut rien dire, le comté.
- M. Middlemiss:** Non, non.
- M. Garon:** C'est l'entreprise. Vous m'avez dit que c'est pour protéger les firmes, alors... 37, vérifié.
- M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je voudrais corriger. Je n'ai pas dit «protéger». C'est de donner de l'emploi aux compagnies qui sont établies là et aux travailleurs qui font partie de ces communautés-là et de ces régions-là. C'est ça. Ce n'est pas pour protéger, mais pour s'assurer que ces gens-là vont avoir de l'ouvrage, pour ne pas affaiblir plus nos régions.
- M. Garon:** Ils ont fermé le village justement à Chibougamau, la ville, parce que tout l'ouvrage était donné en dehors. Allez faire un tour à Chibougamau. Vous pouvez appeler le maire. Quand j'y suis allé, ils ont fermé le village à 42 sous zéro; ils ont pris une marche, 1200 personnes, parce que tous les travaux sont donnés en dehors. Alors, c'est quoi?
- Une voix:** ...la route du Nord.
- M. Garon:** Dont le contrat de la route du Nord.
38. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
39. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.

40. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: Est-ce que je peux avoir la liste des municipalités...
M. Middlemiss: Pour 52?
41. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: ...et des bouts de routes qui ont été faits dans chacune? À 52, sur 50,7 km dans Portneuf.
M. Middlemiss: Oui.
42. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: Et nous indiquer si chacun des bouts va être transféré, quels bouts vont être transférés, s'ils vont être transférés ou non à la municipalité.
M. Middlemiss: Oui, d'accord.
43. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 53.
M. Garon: À 46 et 48 aussi, j'ai oublié de demander, ça semble être dans les mêmes coins.
M. Middlemiss: L'autoroute Jean-Lesage. À 46, là, c'est l'autoroute Jean-Lesage, ça. C'est la 20.
44. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: Non. C'est parce que le contrat est divisé en deux. Je voudrais savoir le chaînage. On ne le dit pas dans l'autre... À 48, ce n'est pas très identifié.
M. Middlemiss: Bien, 46...
45. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: On voudrait avoir, à 46 et 48, le chaînage de la route Jean-Lesage, où les travaux ont été faits. Parce qu'on voit là que c'est divisé en deux contrats, encore là.
46. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Alors...
M. Garon: Il s'agit quasiment d'un million.
47. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): ...cette question étant posée, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.
(Suspension de la séance à 13 h 1)
48. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
(Reprise à 15 h 14)
49. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
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 ministère des Transports, secteur voirie, à partir du mois d'août 1992, ainsi que certains engagements financiers dont l'examen n'a pas été terminé lors de la séance du 1er septembre 1992. Ça, c'est fait, c'est une étape de franchise. Nous sommes aux engagements du mois de septembre 1992, l'engagement 52.
50. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
51. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
52. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
(13 heures)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'ai indiqué ce matin, aux engagements 38 et 39, avril 1992, la répartition des travaux entre la municipalité, la SQAÉ et le ministère des Transports, je suis prêt à déposer ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Donc, ça finirait tout le passé.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pouvez le lire, M. le ministre?

M. Middlemiss: Oui, d'accord, si vous voulez que je le lise, Mme la Présidente. Les travaux municipaux, 262 189,54 \$, de l'ordre de 10 %; la SQAÉ, 869 660,47 \$, ce qui représente un ordre de 30 %; le ministère des Transports, 1 734 348 \$, ce qui représente 60 %. Vous allez remarquer que l'engagement était de 1 700 000 \$. Il y a 34 348 \$ de plus que l'engagement, ce qui fait un coût total de 2 866 198 \$, 100 %.

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

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez qu'on le distribue aux membres, M. le député de Lévis?

M. Garon: Est-ce que les coûts que vous avez donnés pour les plans et devis et la surveillance représentent les coûts totaux des plans et devis et surveillance, parce qu'ils ont été payés entièrement par le ministère, ou s'ils représentent uniquement la partie payée par le ministère concernant ces travaux-là?

M. Middlemiss: M. le Président, ceci n'est pas un mandat de professionnels, mais c'est bien le mandat d'exécution des travaux, et c'est ça, cet engagement-là. L'engagement de 1 700 000 \$ n'inclut pas... Je ne vois pas ici, dans cet engagement, qu'on parle... Dans cet engagement, on ne parle pas des honoraires professionnels, on parle du coût d'exécution: terrassement, structure de chaussée, aménagement d'espaces verts, assainissement, travaux municipaux, éclairage routier, aménagement paysager sur la route 132 dans la municipalité de Port-Daniel.

M. Garon: Regardez la question de l'engagement 39, je l'ai devant moi. J'avais demandé... Question: Combien ont coûté les plans et devis? Le contrat de surveillance est-il séparé de celui des plans et devis? Si oui, quel est le coût de chacun? C'est la question de l'engagement 39, ça. On voyait les engagements 38 et 39.

M. Middlemiss: M. le Président, ces répon-

ses-là ont été remises ce matin. Le député de Lévis m'a demandé c'est quoi la répartition des coûts. Donc, c'est ça que je lui donne après-midi. Qu'il cherche, qu'il regarde dans ses papiers, il va le trouver.

M. Garon: Non, non. On vous demande si les coûts que vous nous donnez, là, ça représente les coûts totaux; on ne le sait pas.

M. Middlemiss: Vous avez demandé ce matin la répartition des coûts.

M. Garon: Oui. C'est encore ça que je vous demande. Je ne sais pas...

M. Middlemiss: O.K. Je vous le dis, là. Si vous écoutez, vous allez voir.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: L'engagement 39, terrassement. Donc, c'est l'exécution des travaux. C'est un contrat de 1 700 000 \$, qu'on a dit, une prévision. Ça a coûté 2 866 198 \$, dont 262 189,54 \$, 10 %, ont été payés par la municipalité; la SQAÉ, pour les travaux d'assainissement, là, 869 660,47 \$, ce qui représente 30 %, et le ministère des Transports, 1 734 348 \$, 60 %. Je vous ai indiqué qu'il y a 34 348 \$ de plus qui avaient été prévus, un coût additionnel. C'est ça, là, la répartition des coûts pour le 1 700 000 \$ et quelque chose. Ça a coûté plus que 1 000 000 \$. Le 1 700 000 \$, c'était la part du ministère des Transports dans ces travaux-là.

M. Garon: Mais la partie plans et devis de ces travaux-là... Parce que vous avez fourni des chiffres pour les plans et devis, les coûts de surveillance. Est-ce que ce sont des coûts totaux? Vous avez dit 149 448 \$ pour les plans et devis, 310 000 \$ pour la surveillance, coût des plans et devis et de surveillance, 459 448 \$. Est-ce que ce sont des coûts totaux ou la partie payée par le ministère ou ce sont des coûts totaux et la partie payée par le ministère parce qu'il les a tout payés?

M. Middlemiss: Ça, ce sont les coûts totaux, parce que c'est le ministère qui a payé en totalité les plans et devis.

M. Garon: Les plans et devis et la surveillance?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Et ça, c'est dans l'engagement 38, toutefois. Ce n'est pas 39, ça.

M. Garon: 38, 39, c'est ensemble.

M. Middlemiss: Bien oui, mais 38, c'est l'un, et 39, c'est l'autre. Et moi, je vous donnais 39, là.

M. Garon: C'est parce que c'est A et B. C'est tout ensemble.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est vous autres qui l'avez remis de même. Avez-vous vu la réponse qu'on nous a fournie? (15 h 20)

M. Middlemiss: Oui, elle est ici. Engagement 38, avril 1992. Engagement 38 et engagement 39. Je vous ai donné... On ne vous avait pas donné ça, la répartition des coûts. C'est ça que je viens de lire.

(Consultation)

M. Garon: Regardez la réponse qu'on a eue. Je pense qu'on ne vous a pas montré... Je ne vous blâme pas de ne pas les avoir lus, vous ne les avez peut-être pas lus mais regardez ce qu'on nous avait dit concernant l'engagement 39. Réponse: Cet engagement, contrat 20-1104-7701-A se rattache aux travaux de surveillance présentés à l'engagement précédent, à l'engagement 38, le no 38 d'avril 1992, pour mars. Les renseignements demandés étant les mêmes dans les deux cas, nous vous référons aux réponses fournies à l'engagement précédent dont nous joignons une copie en annexe. C'est pour ça que je vous dis... Quand vous dites: Je l'ai donné...

M. Middlemiss: Oui, mais, si vous comprenez bien là, lisez ça. C'est très bien. Engagement 39, avril 1992.

M. Garon: Non, mais là vous me l'avez dit.

M. Middlemiss: Question: Combien ont coûté ces plans et devis? Le contrat de surveillance est-il séparé de celui des plans et devis? Si oui, quel est le coût de chacun? Réponse: Cet engagement, contrat 20-1104-7701-A se rattache aux travaux de surveillance présentés à l'engagement précédent, le no 38 d'avril 1992. Les renseignements demandés étant les mêmes dans les deux cas, nous vous référons aux réponses fournies à l'engagement précédent, dont nous joignons une copie en annexe. L'engagement 38, c'est les honoraires. L'engagement 39, c'est l'exécution des travaux. C'est ça qu'on vous dit là.

M. Garon: C'est pour ça qu'on vous demandait la question; vous avez répondu. Mais tantôt vous nous reprochiez de mettre les deux ensemble; c'est vous-même qui mettez les deux ensemble.

M. Middlemiss: Je ne vous ai pas reproché de mettre les deux ensemble, c'est que l'un, c'est l'exécution des travaux; l'autre... Je vous donnais une réponse à 39.

M. le Président, je pense qu'il faudrait mettre ça au clair. Ce matin, on nous a posé la question sur la répartition des coûts pour les travaux. J'arrive avec la réponse cet après-midi et je lui donne la répartition. On me repose la question pour les honoraires. On a donné la réponse dans 38, parce que c'était ça, l'engagement des honoraires, à 38, et j'ai indiqué que la totalité des coûts de préparation des plans et devis et de surveillance a été payée par le ministère des Transports. J'espère que ça répond à la question.

M. Garon: Ça répond. Ça a répondu finalement. Quand on vous pose une question, c'est parce que ça ne nous apparaît pas clair. Ça vous apparaît peut-être clair à vous, mais ça ne nous apparaît pas clair à nous. C'est pour ça qu'on demande des sous-questions pour que ce soit clair; quand c'est clair, on n'en pose plus de question.

Le Président (M. Thérien): M. le ministre, vous avez indiqué que vous vouliez déposer la réponse?

M. Middlemiss: Oui, si on veut l'avoir.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: Si on tient à l'avoir.

M. Garon: Certainement.

M. Middlemiss: O.K., d'accord.

M. Garon: On examine ça comme une pierre précieuse.

M. Middlemiss: À la loupe.

Le Président (M. Thérien): On va leur distribuer.

(Consultation)

Le Président (M. Thérien): Les engagements 38 et 39 sont terminés, M. le député?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Thérien): Accepté?

M. Garon: Pas accepté, mais vérifié.

Le Président (M. Thérien): Vérifié. Excusez-moi. Vérifié.

On passe maintenant à 52 ou à... On passe à 52?

M. Garon: Ça ne sera pas long.

Le Président (M. Thérien): Septembre...

M. Garon: Bon, 52. Il me semble qu'on l'avait passé, 52. Bien là, on avait demandé, à 52, la liste des municipalités avec les bouts de route dans chacune et aussi lesquelles avaient été transférées aux municipalités.

M. Middlemiss: On a indiqué qu'on vous donnerait ces renseignements-là.

M. Garon: C'est ça. Vérifié.

Le Président (M. Thérien): L'engagement 53. Vérifié?

M. Garon: Attendez un peu. Il ne faut pas aller trop vite. Avez-vous des questions? Vérifié.

Le Président (M. Thérien): L'engagement 54.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Thérien): L'engagement 55.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir, ici encore... Ces travaux-là qui ont été effectués... Finalement, ces bouts de routes vont être transférés aux municipalités?

M. Middlemiss: Je ne crois pas, c'est la route 138 et la 358. Donc, ça, c'est des routes du réseau supérieur. La 138, définitivement.

Le Président (M. Thérien): S'il vous plaît!

M. Garon: On a de la misère à comprendre.

Le Président (M. Thérien): S'il vous plaît, je demanderais aux députés de réduire le ton. Merci.

M. Garon: On ne s'entend plus, parce qu'il y a des députés qui parlent fort.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Camden: M. le Président, le fait visait tout simplement à montrer au député de Lévis que ce qu'il faisait lui-même ce matin, ça nous incommodait. Alors, je suis content qu'il l'ait constaté visuellement et auditivement.

Le Président (M. Thérien): Justement. Je suis convaincu que...

M. Middlemiss: O.K.

M. Camden: Alors, il a ainsi poursuivi son apprentissage.

Le Président (M. Thérien): Non, mais les bons exemples...

M. Camden: Un exemple vivant, M. le Président.

Le Président (M. Thérien): Les mauvais exemples sont contagieux.

M. Camden: Tout à fait.

Le Président (M. Thérien): Donc, on va prendre le bon exemple plutôt.

M. Garon: Ce matin, justement, je voulais montrer au député de Lotbinière que ça nous empêche de comprendre quand on parle.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis, je pensais que vous étiez plus mature que ça pour ne pas répondre.

M. Middlemiss: M. le Président, c'est que...

Une voix: M. le Président, je comprends...

Le Président (M. Thérien): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Je suggérerais que vous ayez un tête-à-tête après.

M. Camden: Je n'en vois pas l'utilité, moi, M. le Président.

Le Président (M. Thérien): Parfait!

M. Middlemiss: O.K.

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

M. Middlemiss: Oui. Disons que la route 138, définitivement, ça demeure la responsabilité du ministère des Transports. La 358, on va être obligés de vérifier parce qu'il y a une partie de la 358 qu'on va garder à notre entretien, et il y a une autre partie qu'on va remettre. On doit vérifier à quel endroit les travaux ont été exécutés. On va vous donner la réponse pour la 358.

M. Garon: M. le Président, on ne fera pas de tête-à-tête, parce que le député de Lotbinière, ça va lui prendre tout son petit change pour garder sa tête aux prochaines élections.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis, je pense que...

M. Camden: Ah! Elle est de trop, celle-là, M. le député de Lévis.

Le Président (M. Thérien): Est-ce que c'est vérifié, l'engagement 55?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Correction et pose d'une couche d'usure sur l'autoroute 40 sud, dans la municipalité de Cap-Santé. Vérifié.

Le **Président (M. Thérien):** Vérifié. L'engagement 57.

M. Garon: Vérifié.

Le **Président (M. Thérien):** L'engagement 58.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir la proportion des travaux qui sont faits sur la route du Pont et le chemin Royal, dans la municipalité de Notre-Dame-des-Pins, ainsi que le chemin Bas-de-la-Paroisse, municipalité d'Aubert-Gallion, pour 185 000 \$ sur six kilomètres et demi? Quelle est la partie de chacune des municipalités? Est-ce que ces bouts de routes sont transférés aux municipalités dans le transfert que le ministère est en train d'effectuer?

M. Middlemiss: D'accord, on va vous envoyer les renseignements.

M. Garon: On suspend.

Le **Président (M. Thérien):** L'engagement 58, en suspens.

L'engagement 59. On est rendus en Gaspésie.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir, dans le 59, la mesure précise de la couche d'usure sur la route 132 dans la municipalité de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine? Le chaînage qui a été fait, le chaînage du tronçon qui a été fait ou les bornes, si vous voulez, du tronçon précis qui a été fait ici pour qu'on puisse voir si on a divisé, encore là, un contrat en deux pour ne pas aller en appel d'offres. Est-ce possible?

M. Middlemiss: Oui. Bien, oui.

Le **Président (M. Thérien):** Donc, c'est en suspens.

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement en suspens, sous réserve de la réponse du ministre.

M. Middlemiss: On va vous donner les renseignements.

M. Garon: Oui?

Le **Président (M. Thérien):** Parfait.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Telle partie du tronçon.

M. Garon: En suspens, c'est les mesures dont on a parlé tantôt; le ministre n'a pas donné la réponse immédiatement. Il pourra nous la donner demain matin.

Ici, Carleton.

Le **Président (M. Thérien):** L'engagement 60.

M. Garon: L'engagement 60, vérifié. Comté de Bonaventure, 196 000 \$.

Le **Président (M. Thérien):** L'engagement 61.

M. Garon: L'engagement 61. Est-ce qu'on pourrait avoir également le chaînage, ici, parce qu'on dit: Couche d'usure sur la route 132, dans la municipalité de Gaspé. Quel est le tronçon bien identifié qui a été asphalté ici pour 345 000 \$? On ne parle même pas de la distance, ici. Il n'y a pas beaucoup de renseignements. Je vous dis que... Couche d'usure sur la route 132, dans la municipalité de Gaspé, dans le comté de Gaspé. Dans la municipalité de Gaspé, il y a plusieurs kilomètres. Ça part de Rivière-au-Renard et ça se rend quasiment jusqu'à Percé.

M. Middlemiss: C'est du chaînage 0 plus 00 à 10 plus 500.

M. Garon: Pouvez-vous nous le faire parvenir par écrit?

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Oui, oui. O.K.

M. Garon: Non, mais c'est pour identifier le tronçon.

M. Middlemiss: On va vous l'envoyer, d'accord.

M. Garon: O.K. Vérifié.

(15 h 30)

Le **Président (M. Thérien):** L'engagement 62.

M. Garon: Même question pour 62. Encore du chaînage, ici, ou le tronçon bien identifié pour la couche de correction et d'usure à l'enrobé bitumineux sur la route 132, dans la municipalité de Gaspé (Cap-aux-Os).

M. Middlemiss: Oui. Il y a une partie que c'est du chaînage 10 plus 509 à 10 plus 909. L'autre, c'est 0 plus 00 à 7 plus 040. Et, dans la section 140, c'est de 0 plus 00 à 2 plus 560.

M. Garon: Vous allez nous faire parvenir ça par écrit.

M. Middlemiss: O.K.

Le **Président (M. Thérien):** Je pensais que

votre secrétaire prendrait des notes.

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Thérien): Votre secrétaire ne prend pas de notes?

M. Garon: Non, mais on veut le tronçon bien identifié, parce que le chaînage dans des municipalités... Ici, on voit que c'est dans le bout de Cap-aux-Os, à côté ce n'est pas marqué; c'est marqué à Gaspé. Cap-aux-Os, c'est dans le parc Forillon, je sais où c'est, mais les autres, ce n'est pas bien identifié. Alors, pour que ce soit bien identifié, pour savoir quel tronçon exactement.

Le Président (M. Thérien): L'engagement 63.

M. Garon: Ah! Correction de la surface granulaire avec un gravier concassé calibre 20-0 mm et couche d'enrobé bitumineux sur la route des Ponts, - «des Ponts», elle s'appelle la route des Ponts maintenant - dans les municipalités de Saint-Jules et Grande-Cascapédia, dans le comté de Bonaventure. Longueur de 1,3 km, 59 950 \$, conciliation, 5250 \$, imprévus, 6799 \$, total, 72 000 \$. Là, il s'agit de nos deux ponts entre Saint-Jules et Grande-Cascapédia. Alors, on aimerait savoir c'est quoi la correction de la surface. Le pont n'est pas déjà fait qu'il faut le corriger? Correction de la surface granulaire avec un gravier concassé. Qu'est-ce qui est arrivé là?

M. Middlemiss: Ce n'est pas le pont.

M. Garon: Non?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Mais c'est où? C'est de chaque bord du pont? La route des Ponts entre les municipalités de Saint-Jules et Grande-Cascapédia, c'est que la rivière Cascapédia est entre Saint-Jules et Grande-Cascapédia. Alors, la route des Ponts, ça doit être les ponts que vous avez faits. C'est de chaque bord des deux ponts.

M. Middlemiss: Je dois vous dire que c'est un nouveau contrat qui ne faisait pas partie des contrats des ponts, mais c'est la partie qui n'a pas été faite. Avant, on donnait un contrat pour paver.

M. Garon: Pour paver quoi?

M. Middlemiss: Pour paver la partie entre les travaux du pont.

M. Garon: Du côté de Grande-Cascapédia ou du côté de Saint-Jules? Parce que, du côté de Saint-Jules, le pont est proche du village en

démon!

(Consultation)

M. Middlemiss: C'est que, suite aux travaux de terrassement et de construction des deux structures sur la route des Ponts, l'axe de l'ancienne route a été décalé vers le nord. Il s'agissait de compléter les travaux de pavage afin de finaliser ce projet.

M. Garon: C'est parce que la route a été déplacée.

M. Middlemiss: Oui. Ça fait 20 ans, je pense, que les travaux de pavage sur la route n'avaient pas été faits. Donc, il y avait un besoin.

M. Garon: Là, vous l'avez déplacée de chaque bord du pont.

M. Middlemiss: Dans l'axe des nouveaux ponts.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Dans l'axe des nouveaux ponts.

M. Garon: Oui, le pont est là. Le chemin de fer est ici. Vous avez mis...

M. Middlemiss: Le pont à côté.

M. Garon: ...le pont au nord et la route se trouve à être déplacée un peu par rapport à l'ancien tracé.

M. Middlemiss: Oui. Donc, la nouvelle route faisait partie du contrat des ponts; entre les deux, on a pavé après ça pour ramener la partie qu'on n'a pas touchée, pour la rendre conforme.

M. Garon: Est-ce que le pont a été inauguré?

M. Middlemiss: Je crois que oui.

M. Garon: Êtes-vous allé?

M. Middlemiss: Non, malheureusement, je ne pouvais pas y aller. J'aurais aimé ça y aller, parce que les gens voulaient me voir plus qu'ils ne voulaient vous voir, vous!

M. Garon: C'est encore drôle. Vous savez, les deux préfets qui disaient que j'avais tort dans Pin rouge doivent ravalier leur gomme pas mal, hein?

M. Middlemiss: Non, mais on ne parle pas

de Pin rouge...

M. Garon: Je vais les revoir, les deux préfets, quand je vais y aller...

M. Middlemiss: On parle du pont. On parle du pont.

M. Garon: ...et leur demander si le député de Lévis est plus perspicace que les deux préfets qui avaient dit que... On va se revoir dans l'affaire du Pin rouge, les deux préfets, vous savez. Les écrits restent.

M. Middlemiss: J'ai manqué l'ouverture. J'aurais aimé ça y être; je ne pouvais pas.

M. Garon: Il y a des prix à payer pour avoir des préfets qui ne voient pas clair.

Le Président (M. Thérien): L'engagement 63, vérifié?

M. Garon: Mais qui vous a représenté à l'inauguration? Pour être aussi fier, vous avez dû avoir un représentant.

M. Middlemiss: Non, je ne crois pas qu'on avait de représentant.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: À moins que c'était quel-qu'un de local.

M. Garon: Bon. Vérifié.

M. Middlemiss: Je vais certainement trouver l'occasion d'aller voir ça.

Le Président (M. Thérien): Engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 65.

M. Garon: Bon! La voix s'est adoucie!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Pourtant, j'ai une grosse voix aussi!

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 69.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le chaînage ou, si vous voulez, la description exacte pour localiser la section qui a reçu une couche d'usure à l'enrobé bitumineux sur l'autoroute 40, dans la municipalité de Lanoraie, de Berthier, pour une longueur de 21,4 km?

M. Middlemiss: Oui, on va vous envoyer ça.

M. Garon: O.K., de même que pour l'engagement 71; également 70. Pour 69, 70, 71. Ça a l'air d'être tout dans le même coin, ça; ça a l'air d'un autre contrat subdivisé. Et, dans ce cas-là, les trois viennent de la même usine: Saint-Paul-de-Joliette. Sintra. Engagements 69, 70, 71. Ce sont des contrats négociés mais, en réalité, sur l'autoroute 40, il s'agit d'un contrat de 254 000 \$, avec des imprévus, de 325 000 \$, avec des imprévus, et de 397 000 \$. Les trois ensemble, ça fait quasiment 1 000 000 \$. Normalement, il aurait dû y avoir un appel d'offres, parce que ça a l'air à être dans le même bout.

M. Middlemiss: Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Le député de Lévis présume que ça aurait dû être seulement un contrat; qu'il attende donc qu'on lui donne les chaînages et, après ça, il pourra confirmer ou infirmer, si c'est vrai ou non. C'est encore un autre produit de son imagination, ça là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va savoir le chaînage?

M. Middlemiss: Oui, on va le leur donner.

M. Garon: Ça marche!

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Engagement 72.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 73.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

74.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

75.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

76. C'est la même chose.

M. Garon: Revenez à 75: 499 288,74 \$ et, avec les imprévus, 549 000 \$. On est proche des 500 000 \$ en démon, là. L'autre à côté, après ça, 499 907,63 \$, à 76.

M. Middlemiss: Oui, ceux-là, on peut peut-être...

M. Garon: Il n'y a pas d'appel d'offres, et on met ça juste sur la barre des 500 000 \$.

(Consultation)

M. Middlemiss: Donc, vous voulez avoir, pour ceux-là aussi, l'emplacement? Pas de problème.
(15 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'avez, la réponse?

M. Middlemiss: Bien, si je lui donne verbalement, il va me la demander par écrit. Donc, on va lui envoyer par écrit.

M. Garon: Ce qu'on constate, à 75, c'est que... À 500 000 \$, on va en appel d'offres. Là c'est 499 288,74 \$ et, à 76, le contrat est de 499 907,63 \$, un contrat négocié, voyez-vous, alors qu'à 500 000 \$ on va en appel d'offres, normalement, la règle. Tu sais, on met ça juste comme ça, là. On ajouterait quelques pieds, quelques mètres et ce serait 500 000 \$. Regardez l'autre après, 494 464,11 \$. C'est drôle, en Abitibi, les contrats sont juste, juste quelques piastres en bas de 500 000 \$ pour ne pas aller en appel d'offres. Voyez vous, à 77, contrat de 494 464,11 \$ et, avec les imprévus, 543 900 \$. Alors, avec les imprévus, ils sont tous autour de 550 000 \$, mais il n'y a aucun appel d'offres dans aucun des trois, ce sont des contrats négociés. Ça fait spécial! Beau sujet d'étude pour un Vérificateur général qui a les yeux ouverts.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va lui remettre les chaînages. Comme je le disais ce matin pour le Saguenay, il y a deux entreprises dans tout l'Abitibi qui font du pavage. Donc,

c'est pour ça qu'on a des prix établis, et parce qu'on juge à propos que les soumissions publiques ne seraient pas nécessairement dans les intérêts supérieurs de tous les Québécois.

M. Garon: Oui, mais vous ne trouvez pas que les hasards arrivent drôlement: les trois contrats, un derrière l'autre? 499 290,74 \$ sans les imprévus; avec les imprévus, 549 200 \$. L'autre, à Amos, ville de Saint-Félix, Abitibi-Ouest, 499 907,63 \$; plus imprévus, ça donne 549 892,37 \$, un total de 549 800 \$. Et le troisième, à Val-d'Or, 494 464,11 \$, imprévus, 49 435,89 \$, total 543 900 \$. Si ces contrats-là avaient été marqués à 500 000 \$, normalement, la règle, c'est en appel d'offres. Ils arrivent juste en bas des 500 000 \$. Des cents, des piastres même! Vous dites: Ça a arrivé de même. Voyons donc!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je vous l'ai indiqué, il y a deux compagnies, là. J'aimerais que le député de Lévis aille dire aux gens d'Amos qu'on devrait aller en soumission publique au lieu d'avoir des contrats à prix établis avec les entrepreneurs du milieu. Il me semble que c'est les gens d'Amos qui ont barré les routes une journée, parce qu'ils sentaient qu'ils étaient pour perdre quelque chose. Est-ce que vous verriez ça, Mme la Présidente, que ce soit un entrepreneur de Montréal qui vienne s'établir, faire des travaux à Amos?

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai dit au ministre ce matin que non seulement je le dis, je l'ai pratiqué pendant neuf ans. À l'Agriculture, j'ai demandé une dérogation pour aller en appel d'offres publiques sur tous les contrats au-dessus de 25 000 \$, parce que je m'apercevais que tous les... Je n'étais pas obligé. La règle, même, c'était de ne pas y aller, en bas de tel montant. J'ai demandé une dérogation pour y aller dans tous les cas au-dessus de 25 000 \$. Pourquoi? Parce que je me suis aperçu qu'on sauverait plus de 30 % du coût des travaux pour le creusage des cours d'eau quand on allait en appel d'offres par rapport à quand on n'y allait pas. Ça coûtait 30 % en moyenne meilleur marché. Je ne dis pas sur chacun, des fois, ça pouvait être moins ou plus, mais, en moyenne, c'était 30 % meilleur marché quand on allait en appel d'offres par rapport aux contrats où on n'y allait pas.

Moi, je pense la même chose aujourd'hui. Quand quelqu'un sait qu'il n'y a pas d'appel d'offres, il n'y a pas d'économie d'échelle. Il me semble, quand on va dire: Il y a un tarif... Là, je comprends tout ça. Regardez le ministère lui-même, actuellement. Entre vous et moi, le ministère lui-même, actuellement, il ne respecte même pas sa réglementation à Montréal dans les taux fixés pour le camionnage artisan; il est le premier à couper en dessous des prix et à ne pas respecter ses tarifs. Comprenez-vous? On les

respecte pour l'entrepreneur; après ça, on peut se revirer de bord et faire faire des travaux par des camionneurs artisans et ne pas les respecter.

Mes informations sont que le ministère lui-même ne les respecte pas. C'est bien gentil de mettre des tarifs, comprenez-vous, et après ça ils ne sont même pas respectés quand on paie les camionneurs artisans qui se plaignent beaucoup de ça. Même que c'est en train de devenir la règle de ne pas respecter les tarifs du ministère. Sauf que quand on paie, que c'est le contribuable qui paie, c'est comme si c'était de l'argent de monopoly; là, on paie toujours le plein tarif. Après ça, on se revir de bord, on engage des artisans, il y a des quotas et on ne s'en occupe pas.

Moi, je me dis que le contribuable est en droit d'avoir... Le contribuable est écoeuré de payer. Je vous le dis. Actuellement, à tous les moments où il a la chance de le dire, il dit: Je ne veux pas que vous dépensiez. Regardez ce qui se passe à Ste-Foy, ce qui se passe à Cap-Rouge, ce qui se passe à Jonquière, ce qui se passe dans toutes les municipalités du Québec, là; les gens disent non. J'ai vu des élections à Saint-Romuald où tous les partis municipaux promettaient qu'il n'y aurait pas d'augmentation de taxes. Avec celui qui a été élu, il n'y a pas eu d'augmentation de taxes l'an dernier. Pourquoi? Les gens ne veulent plus. Ils disent: On ne veut plus avoir de raisons, on ne veut plus rien savoir. On est écoeurés de se faire siphonner.

Là, le gouvernement dit: On va faire plus avec moins. Une façon de faire plus avec moins, c'est justement avec les appels d'offres, la concurrence. On dit qu'on est dans le libre-échange, on doit concurrencer et c'est la beauté de la concurrence; après ça, on fait tout ce qu'on peut pour ne pas qu'il y en ait. Moi, je trouve qu'on parle des deux côtés de la bouche. C'est pour ça qu'à ce moment-là, moi, je défends les principes qui devraient être normalement appliqués pour faire en sorte qu'il y ait de la concurrence, qu'il y ait des appels d'offres, qui sont, à ce moment-là, corrects, et celui qui offre les meilleurs prix, c'est lui qui a les contrats. Vérifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...il me semble que le député de Lévis ne comprend pas c'est quoi les prix établis. Quo le contrat soit plus de 500 000 \$ ou moins de 500 000 \$, on paie le même prix. C'est ça, on a négocié un prix avec les usines. Donc, que ce soit 500 000 \$ ou moins que 500 000 \$, on paie le même prix. J'ai même indiqué ce matin qu'on a fait des comparaisons de la façon qu'on opère ici au Québec avec ce qu'on fait en Ontario et dans des États des États-Unis. On en

est venus à la conclusion, Mme la Présidente, que c'est à peu près égal ce qu'on fait.

Et donc, surtout pour une personne comme le député de Lévis qui veut nous faire accroire qu'il veut défendre les régions, et qu'il le crie sur tous les toits, il me semble qu'une des raisons pourquoi on garde notre prix établi, c'est surtout pour protéger les usines en région. Sans ça, il y aurait un monopole. Il y aurait peut-être trois usines, trois compagnies au Québec, et c'est ces compagnies qui feraient tous les travaux. Je ne suis pas convaincu, Mme la Présidente, qu'on aurait des meilleurs prix ou une meilleure qualité et que ce serait bon pour le développement ou le maintien des gens dans nos régions. Donc, qu'on arrête de nous faire des leçons dans ce contexte-là. Et je vous le dis: Le prix établi n'est pas plus si c'est 500 000 \$ que si c'est moins de 500 000 \$. C'est un prix qui est établi et on a vérifié, dans d'autres endroits où ils ont des soumissions publiques, que réellement on ne paie pas plus cher.

M. Garon: Où?

M. Middlemiss: En Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, dans le Maine, à New York, au Vermont, au New Hampshire.

M. Garon: Ils ont des bonnes routes eux autres. Ils ont moins de trous, moins de craques.

M. Middlemiss: Regardez là...

M. Garon: Une meilleure signalisation.

M. Middlemiss: Une seconde. Est-ce qu'on parle... On parle de prix. Chaque fois qu'il est mal pris, il trouve autre chose. Donc, Mme la Présidente, on a démontré ce matin qu'on a une ouverture. On regarde pour voir s'il n'y a pas des endroits où ça serait dans nos intérêts d'avoir des soumissions publiques, où il va y avoir de la concurrence. Montréal, Québec, et Boucherville, ce sont les soumissions publiques tout le temps, parce qu'il y a beaucoup de concurrence, beaucoup d'entrepreneurs, et oui ça fait une différence. Mais où il y a un ou deux entrepreneurs, l'expérience nous a démontré qu'on est mieux avec des prix établis. Mais on n'est pas fermés à faire des changements où les changements vont nous apporter des avantages. Changer juste pour l'idée de changer, Mme la Présidente, ça ne fait pas de sens.

(15 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 75, 76, 77, 78, c'est vérifié.

M. Garon: Sauf que, Mme la Présidente, quand le ministre dit que c'est le même prix, ce n'est pas vrai. Je regrette, parce que quand on dit «appel d'offres au-dessus de 500 000 \$», ce n'est pas le prix négocié à ce moment-là, c'est

l'appel d'offres qui va faire le prix. Autrement, enlevons l'appel d'offres; il n'y en aura pas, ça ne donne rien. En bas de 500 000 \$, il y a des tarifs qui sont fixés et ce sont des contrats négociés. En haut de 500 000 \$, quand il y a appel d'offres, là, à ce moment-là, c'est la soumission qui l'emporte. Il ne peut pas dire d'avance que ça va être le même prix, il ne le sait pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est le résultat de l'appel d'offres.

M. Middlemiss: ...encore une fois, là, il semble y avoir un problème de compréhension. J'ai dit: Que les coûts soient plus que 500 000 \$ ou moins, le prix établi est le même. Et pour répondre à l'autre partie, que des soumissions publiques nous donneraient un meilleur prix, je vous dis qu'on a vérifié en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, au New Hampshire, à New York...

M. Garon: Au New Hampshire.

M. Middlemiss: Hampshire. Les Anglais le prononcent de même. Et, à ce moment-là...

M. Garon: Ce ne sont pas des Anglais, c'est des Américains du New Hampshire.

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente, ça répond, avec tout le volume de travaux qu'on fait ici, au Québec, qu'essentiellement on finit au même prix. J'ajoute à ça que nous sommes prêts à regarder, et nous regardons, voir si ce n'est pas plus avantageux dans certains endroits d'aller aux soumissions publiques; et, si c'est le cas, on va le faire, Mme la Présidente, comme on l'a fait avec les contrats de déneigement.

M. Garon: Mme la Présidente, je suis étonné des affirmations du ministre. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites de prix comparatifs avec le New Hampshire, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, les différents pays qu'il a nommés ou provinces, les États ou provinces qu'il a nommés? S'il y a des études qu'il a faites, j'aimerais ça avoir le dépôt de ça. D'autant plus quand on voit le prix du gaz, le prix du pétrole dans ces pays-là comparé à ici. Il dit que c'est le même prix; j'aimerais ça voir les études qu'il a faites. Est-ce qu'il a des études qu'il peut nous déposer nous montrant qu'il a fait ces études-là avec les prix comparatifs?

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: Quand?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, cer-

tainement.

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

M. Middlemiss: Bien, on n'est pas gênés...

M. Garon: ...demain matin?

M. Middlemiss: ...on vous le dit.

M. Garon: Demain matin?

M. Middlemiss: Aussitôt qu'on... Si on peut demain, on va le faire.

M. Garon: Oui, oui. J'aimerais ça voir ça.

M. Middlemiss: Non, mais regardez, Mme la Présidente, de vouloir commencer... C'est quelque chose qui ne fait pas partie des engagements, que je suis prêt à déposer, mais il va falloir qu'on aille les chercher où ils sont et on va vous les envoyer.

M. Garon: Les études?

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

M. Garon: C'est des vieilles études? Vous dites que vous allez les chercher. C'est des études dans la poussière, vous ne savez plus où sont les caisses?

M. Middlemiss: 1990-1991.

M. Garon: Bon. Ça ne doit pas être bien loin.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, peut-être que pour M. le député de Lévis comme moi-même, dans nos propres bureaux, c'est facile d'aller chercher les choses, mais on parle du ministère. Ce n'est pas nécessairement classé où on peut aller le chercher facilement.

M. Garon: J'espère que c'est mieux classé au ministère que dans les bureaux de ministres.

M. Middlemiss: C'est pour ça que je veux être un peu prudent et dire que, si on peut lui donner demain, on va lui donner, Mme la Présidente. Sinon, on va lui envoyer.

M. Garon: Êtes-vous en train de me dire que si c'était dans votre bureau, l'étude, ça serait facile à trouver, mais qu'au ministère ce n'est pas trouvable parce que c'est...

M. Middlemiss: Non, non, non. Je parle du volume. J'ai fait la comparaison. Vous, vous n'êtes pas au ministère.

M. Garon: Non, non.

- M. Middlemiss:** Donc, je vous ai utilisé, vous, comme comparaison. Vous et moi, et vous n'êtes pas au ministère. Donc, ce n'était pas parce que je parlais de... C'est dans nos bureaux, on a un système de classeurs et on peut peut-être trouver ça facilement. Là, au ministère, il y a différents services, il y a plusieurs bureaux et, avant de mettre la main dessus, ça peut prendre plus qu'une journée. C'est tout.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Je ne suis pas sûre que le député de Lévis la trouverait facilement chez eux non plus.
- M. Garon:** Ah oui!
- La Présidente (Mme Bélanger):** Oui?
- Des voix:** Ha, ha, ha!
- M. Garon:** C'est parce que j'ai un bon ordinateur.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, alors...
- M. Garon:** Alors, on attend l'étude.
- La Présidente (Mme Bélanger):** ...l'engagement 79.
- M. Garon:** Mais, si on ne l'a pas reçue demain, on va voir...
- M. Dufour:** On va mettre un homme là-dessus!
- M. Morin:** On suspendra.
- M. Garon:** Oui. On va se poser des questions.
- M. Middlemiss:** O.K. On suspendra. Je n'ai pas de problème, moi.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 80.
- M. Garon:** Engagement 79, pardon. 79, vérifié; 80 également.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 81.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 82.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 83.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 84.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 85.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 86.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 87.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 88.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 89.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 90.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 91.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 92.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 93.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 94.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 95.

M. Garon: Vérifié.

96. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Oui. Vérifié, 96.

97. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

98. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

99. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vous voyez que Lévis ne vient pas souvent, hein?

M. Dufour: S'il ne vient pas souvent, on reviendra.

Une voix: ...vous préparer.

M. Garon: On va se reprendre avant longtemps.

M. Middlemiss: Tiens, tiens!

M. Garon: Bien, vous voyez? Regardez, on est rendu à... Ça ne vient jamais.

M. Middlemiss: Quand? Vous voulez dire quoi? Quand vous allez faire ça? À quel moment dans le temps?

M. Garon: On va faire la moyenne sur 10 ans. On prendra la moyenne à partir de 1985, 1986...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...puis, là, on verra pour faire des équilibres. On verra ceux qui n'en ont pas eu assez, et ceux qui devraient se faire rattraper.

M. Middlemiss: Qui va faire ça?

M. Garon: Ceux qui auront du rattrapage à faire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce qu'on peut savoir qui va faire ça? Quel gouvernement va faire ça? Avec quel chef?

M. Gauvin: En 1985, 1986, 1987, on dépensait de l'argent sur la 132 à Lévis, ça nous privait, nous, dans les régions périphériques. Il y a des millions qui ont été dépensés sur la 132.

Lévis, c'était peut-être justifié. Vous ferez la moyenne dans 10 ans. Vous allez être dans la moyenne.

Une voix: Oh! Ouais!

M. Garon: Vous allez voir, calculez les montants d'argent. Comptez les montants d'argent pour le trafic.

M. Gauvin: Non, non.

M. Garon: Quand tu vois, à un moment donné, qu'il faut demander des années un viaduc alors qu'il passe 40 000 automobiles par jour...

M. Gauvin: Je n'ai pas dit que je contestais le bien-fondé; la moyenne, j'aurais du plaisir à la faire avec vous.

M. Garon: Avec le trafic. On va faire un rapport trafic...

M. Gauvin: Ce n'est pas ça là, on parle de la moyenne dépensée dans chacun des comtés.

M. Garon: Oui, oui.

M. Camden: Mme la Présidente, pour le bénéfice du ministre, j'ai fait une observation cet avant-midi. J'ai passé en revue les engagements et puis je suis toujours impressionné. J'ai constaté qu'il y avait des travaux de mise en forme et de grattage printanier dans nos circonscriptions et qu'on s'inquiétait évidemment du kilomètre de ce grattage du moment où c'étaient des frais et des coûts; mais, quand je suis passé, je n'ai pas vu de travaux de grattage et de mise en forme trop, trop dans Lévis, ni dans les Chutes-de-la-Chaudière. Je n'aurais pas été étonné cependant de voir des travaux de balayage en bordure de l'asphalte; ça, ça ne m'aurait pas étonné dans ce comté-là.

Alors, ce n'est pas étonnant qu'il puisse y avoir des travaux dans nos circonscriptions, les gens sont en attente, paient des taxes comme ailleurs, et c'est des retombées régionales. C'est du développement régional.

M. Garon: C'est ça, c'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, l'engagement 100. Vous avez vu qu'on n'a pas parlé de Mégantic-Compton, hein?

M. Garon: Ce n'est pas de notre faute si le budget de la voirie régionale était de 170 000 000 \$, en 1989, et est tombé à 104 000 000 \$, en 1990, et puis à 69 000 000 \$, en 1991.

M. Camden: Ce que ça prendrait, c'est d'avoir un député-ministre péquiste. C'est à ça

que ç'a tenu.

M. Garon: Si les députés régionaux du parti ministériel ne défendent pas leurs concitoyens et qu'il n'y a pas d'argent à dépenser dans les régions, ce n'est pas de notre faute, là. Nous, on fait notre possible.

M. Middlemiss: Lorsqu'on en dépense, Mme la Présidente, en encourageant des usines d'asphalte dans les régions, on dit qu'on ne devrait pas le faire, qu'on devrait le donner à quelqu'un d'autre. Il va falloir qu'on se décide, qu'est-ce que c'est qu'on veut, là, hein?

Une voix: C'est du développement régional; il appelle ça de même.

M. Garon: On veut des routes, pas de trous!

Une voix: Le grand défenseur du développement régional.

M. Middlemiss: On ne peut pas, tu sais, on ne peut pas avoir les deux.

M. Garon: On veut des routes, pas de trous, pas de craques, puis avec de la peinture qui dure.

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

Une voix: Oh! le maître.

M. Garon: C'est bien ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Tout ça étant dit, je suis rendue à l'engagement 100.

M. Garon: L'engagement 99, vérifié. L'engagement 100; attendez un peu. C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Correct?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102.
(16 heures)

M. Garon: Saint-Gervais. Vérifié. Vous voyez, ça se passe toujours aux mêmes places. On voit ceux qui sont pesants dans le gouvernement et ceux qui ne le sont pas.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102.

M. Garon: Moi, je dirais que 25 % du budget du ministère des Transports vont dans trois ou quatre comtés, chez les libéraux: le premier, Bonaventure; le deuxième, Beauce-Sud... Je vous fais grâce des deux autres.

M. Middlemiss: Dubuc. Ce matin, on a vu que, dans Dubuc, il y avait pas mal de pavage.

M. Garon: Dans Duplessis, il n'y en a pas, considérant la longueur du comté.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: L'engagement 102...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102.

M. Garon: ...vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 103.

M. Garon: L'engagement 103, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 104.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 105.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 106.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 107.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 108.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 109.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 110.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 111. Lotbinière. Non, non. C'est le contracteur,

les Chutes-de-la-Chaudière.

M. Garon: Saint-Lambert et Saint-Jean-Chrysostome, c'est dans Les Chutes-de-la-Chaudière.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le contracteur, Les Chutes-de-la-Chaudière.

M. Garon: Non, non. Les travaux sont là aussi.

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

M. Garon: Sur l'autoroute 73, c'est l'autoroute de la Beauce, entre vous et moi, pour donner une chance aux gens de la Beauce de venir magasiner à Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. On est à 112.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: C'est bon pour l'économie de Lévis. Vous êtes contre ça?

M. Garon: Non, non, au contraire. On veut que les routes se fassent vers la Beauce pour que les gens de la Beauce aient la chance de venir magasiner à Lévis plus rapidement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 112. C'est là que c'est, Lotbinière, 112.

M. Garon: L'engagement 112.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.

M. Garon: C'est un beau village, il faut dire, Saint-Patrice-de-Beaurivage. C'est un très beau village.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 113. Montmagny-L'Islet.

M. Garon: Pardon? Venez-vous de là? Non, non, mais c'est un beau village. J'y suis allé à quelques reprises. C'est un très beau village, Saint-Patrice-de-Beaurivage. Il y a beaucoup de beaux villages, d'ailleurs, dans Lotbinière. On ne peut pas empêcher des bons catholiques d'aimer la misère.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! L'engagement 113. Il y en a qui ont leur ego élevé.

M. Garon: Ça permet à la présidente de

voir qu'il n'y en a pas beaucoup dans Mégantic-Compton, quand on les fait tous comme ça ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 113.

M. Garon: L'engagement 113. Cap-Saint-Ignace. Sur l'autoroute 20. Encore là, c'est une route... Ça permet aux gens d'arriver à Lévis plus vite. Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 114, vérifié.

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

M. Garon: Chemin du Pansu. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 121

M. Garon: Lotbinière. Parisville. Est-ce qu'elle s'appelle Parisville parce que... Je pense que c'est le nom du fondateur de la ville.

M. Camden: Vous avez raison. Ça n'a rien à voir avec la Ville lumière. Je vous dirai cependant...

M. Garon: M. Paris, oui. Il y a beaucoup de Paris qui demeurent là. Savez-vous le prénom du fondateur?

M. Camden: Non, ça m'échappe...

Une voix: Paris Pâté!

M. Camden: On m'indique que, sans doute, dans son appellation de naissance, il y avait sûrement Joseph.

Des voix: Ma, ha, ha!

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
123.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
124.

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Mégantic-Compton. Regarde donc ça!

M. Middlemiss: Ah! 10,92 kilomètres.

M. Garon: Il y en a qui se paient la traite.

La Présidente (Mme Bélanger): Et Beauce-Sud.

Une voix: Ce n'est pas fini. La traite commence.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la proportion de... Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des municipalités avec la partie qui a été faite dans chacune des municipalités des comtés de Mégantic-Compton et de Beauce-Sud?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Comment vous dites ça, vous là?

M. Garon: La liste des municipalités avec la distance qui a été faite dans chacune des municipalités, puisqu'il s'agit de municipalités des comtés de Mégantic-Compton et Beauce-Sud, pour une longueur totale de 10,92 kilomètres, pour avoir la partie qui a été faite dans Beauce-Sud et dans Mégantic-Compton par municipalité et est-ce qu'elles ont été transférées... Est-ce que ces tronçons-là, dans chacun des cas, ont été transférés aux municipalités?

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je vais vous le dire. La partie qu'il y a dans Mégantic-Compton...

M. Middlemiss: Ils n'ont pas été transférés encore.

La Présidente (Mme Bélanger): ...c'était 141 000 \$ et la partie qu'il y avait dans Beauce-Sud, c'était 350 000 \$. Alors, il y avait plus long de fait dans Beauce-Sud que dans Mégantic-Compton.

Une voix: Vous avez laissé faire ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'était normal.

M. Garon: Non, mais c'est le total, 141 000 \$, ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'est parce qu'ils parlent juste de la partie de Mégantic. Vous allez avoir la partie de Beauce-Sud, à un moment donné, à passer.

M. Garon: Est-ce qu'il y a moyen de savoir ça?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Même chose pour...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
125?

M. Garon: Oui. Les parties de routes de différentes municipalités, est-ce qu'elles ont été transférées...

M. Middlemiss: Pas encore.

M. Garon: ...ou si elles doivent l'être, transférées aux municipalités? À l'engagement 125, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je peux vous dire qu'elle n'est pas transférée, cette route, parce que, là où j'ai de l'asphalte, les routes ne sont pas transférées, parce que c'est les routes provinciales. Sur les routes locales, je n'ai pas d'asphalte, dans Mégantic-Compton. Alors, l'engagement 125 est vérifié. L'engagement 126.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
127.

M. Garon: Oups! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
128.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 129.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 130.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 131.

M. Middlemiss: Mégantic-Compton.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-François et Orford. C'est des petits rapiéçages. C'est les nids-de-poule qu'on ferme.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir aussi la répartition de l'enrobé bitumineux sur les différentes routes de différentes municipalités des comtés de Mégantic-Compton, Saint-François et Orford? Quelle est la distance sur 14,32 kilomètres...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est juste du rapiéçage, M. le député. Ce n'est pas des couches d'usure, là. C'est juste du rapiéçage.

M. Garon: ...pour 170 000 \$? Est-ce qu'on pourrait nous dire la partie par municipalité et si ces parties-là ou chacune des parties a été transférée ou non à la municipalité ou doit être transférée?

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 131, vérifié. L'engagement 132.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 134.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135.

M. Garon: Lambton. Il y a un bon maire, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Il est changé.
(16 h 10)

M. Garon: Il est changé? C'est un bon maire encore?

La Présidente (Mme Bélanger): Il est changé encore. Celui auquel vous pensez, il est rendu président de l'association péquiste.

M. Garon: Ah oui? Il a eu une promotion.

M. Middlemiss: C'est pour ça que c'est un bon gars! Ce n'est pas parce qu'il était maire.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pour ça que c'est un bon gars, mais, depuis ce temps-là, il y a deux maires de changés.

M. Garon: C'est un bon monsieur. Vous le connaissez. Je l'ai rencontré déjà avec vous, d'ailleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Il bégaie un peu, mais ce n'est pas grave.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135, vérifié. L'engagement 136.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 137.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 138.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 139.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 140.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 141.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: C'est un autre, vois-tu, 481 000 \$, ici. L'engagement 141, vois-tu, 481 193 \$ encore. En Abitibi, il semble qu'on est juste au-dessus de la barre de 500 000 \$. L'engagement 141, vérifié.

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

M. Garon: J'aimerais avoir, pour les engagements 142, 143, 144 et 145, qui sont tous à peu près dans le même coin, Pointe-aux-Outardes, autour de Pointeaux-Outardes, là, 142, c'est-à-dire Chute-aux-Outardes, Pointe-aux-Outardes, 315 000 \$, Baie-Trinité, à 143. Ensuite, à Pointe-aux-Outardes, encore pour 78 000 \$, à 144. Après ça, sur la route 138, dans la municipalité de Baie-Comeau, à 145, 172 000 \$, de même que 146, à Godbout, 387 974 \$, après ça à 147, la municipalité de Godbout, 499 140,14 \$ pour avoir le tronçon précis qui est touché, avec une petite carte de localisation, si c'était possible, de ces tronçons.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pourrais juste ajouter qu'il y a seulement une usine sur la Côte-Nord. Donc...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que ça donne la réponse.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: On va les donner...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez les donner.

M. Middlemiss: Mais je voulais juste ajouter...

M. Garon: Ce n'est pas la réponse. Il y a deux usines, mais c'est la même compagnie.

M. Middlemiss: ...que, si on a des prix établis, c'est parce qu'il y a seulement une usine.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 147. L'engagement 148.

M. Garon: Mais, entre vous et moi, l'entreprise Jacques Dufour est à Baie-Saint-Paul, avec des usines différentes.

M. Middlemiss: Oui, mais il y a seulement l'usine de Dufour, une compagnie, c'est le seul qui est là, Dufour.

M. Garon: Oui, mais là, au total, ça fait au-dessus de 2 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: Alors, on le divise en petits morceaux, là, sauf... À un moment donné, il faut se demander si on protège les contribuables ou si on dit: Faisons faire le maximum d'argent aux firmes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va lui donner l'étude, au député de Lévis. Qu'il arrête donc de commencer à insinuer que, parce qu'on a des prix établis, on paie plus cher. C'est ça qu'il insinue tout le temps. Pourtant, de l'autre côté, des fois, ça bouche. Il nous critique qu'on n'en fait pas assez pour maintenir l'activité dans les régions.

M. Garon: Moi, j'aimerais mieux que ça coûte moins cher et qu'on fasse plus de routes.

M. Middlemiss: On ne peut pas avoir les deux, là. On ne peut pas avoir les deux. C'est l'un ou l'autre.

M. Garon: Moi, j'écoute vos discours... Il faut en faire plus avec moins.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Alors, si ça coûte moins cher, on va en faire plus avec moins. C'est justement. Le secret de l'affaire, c'est que ça coûte moins cher pour qu'on en fasse plus avec le même montant d'argent. En faire plus avec moins. Le député de **Charlesbourg** a dit ça pendant des années: Il faut faire plus avec moins. Il réussissait à faire moins avec plus. Alors, là, l'idée, ou bien faire un gros débat, pendant ce temps-là on ne fait rien. L'autre **truc**, c'est ça. Faire un gros débat, les deux gangs qui se battent, pendant ce temps-là il n'arrive rien. Alors, vérifié, sous réserve de ces renseignements-là, la description précise et la localisation du chaînon ou du tronçon.

L'engagement 148, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 149.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 150.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 151.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 152.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 153.

M. Garon: Vérifié.

154. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
155. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
156. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
157. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
158. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
159. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
160. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
161. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
162. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
163. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: L'engagement 163, vérifié.
164. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
165. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
166. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
(16 h 20)
- M. Garon:** Vérifié.
167. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
168. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
169. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
170. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
171. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
172. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
173. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
174. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Ah! Il y en a donc bien du contrôle de la qualité de l'usinage et de la pose du béton bitumineux.
M. Middlemiss: C'est quoi, la question? C'est spécifiquement à 174 ou bien c'est tous ceux qu'on vient de passer?
M. Garon: Non, c'est parce qu'on vient...
M. Middlemiss: Oui, d'accord.
M. Garon: ...de passer une série de contrôle de la qualité.
M. Middlemiss: Oui. C'est pour s'assurer...
M. Garon: C'est des gros montants: 100 000 \$, 280 000 \$, 458 000 \$, 240 000 \$, 268 000 \$. Ça fait de l'argent pas mal. Il me semble que, les autres années, on en voyait moins que ça. C'est un nouveau filon? Il me semble qu'il n'y en avait pas autant que ça, les

années précédentes. Est-ce que vous avez le coût total en contrôle de la qualité de l'usinage et de la pose de béton bitumineux que vous avez dépensé cette année, comparé aux autres années?

M. Middlemiss: Regardez, si on veut comparer 1991 avec 1992-1993, les travaux totaux, le montant total, c'était 353 200 000 \$ en 1991. En 1992-1993, c'est 440 900 000 \$. Ça démontre exactement qu'on fait plus de travaux.

M. Garon: 353 000 000 \$, vous avez dit?

M. Middlemiss: Pardon? 440 900 000 \$ en 1992-1993...

M. Garon: De quoi?

M. Middlemiss: De travaux.

M. Garon: Oui. Puis le contrôle de la qualité, combien il y a de contrats là-dedans et pour combien, au total?

M. Middlemiss: Une seconde. Je n'ai pas le nombre de contrats, mais on peut vous dire que, pour 353 000 000 \$ de travaux, on a fait deux... travaux de firmes privées, 207 800 000 \$ de travaux ont été surveillés par des firmes privées en 1991. Et c'est 295 100 000 \$ en 1992-1993. Alors, il y a une augmentation significative de travaux. Donc, il faut s'attendre d'avoir plus de contrôle si on fait plus de travaux.

M. Garon: Combien ça a coûté, au total, les contrôles de la qualité, l'an dernier?

M. Middlemiss: ...3,4 % en 1991 et 3,5 % en 1992-1993, des travaux surveillés.

M. Garon: Quel pourcentage avez-vous donné?

M. Middlemiss: 3,4 % en 1991 et 3,5 % en 1992-1993.

M. Garon: Qui allaient au contrôle de la qualité du béton ou de l'asphalte.

M. Middlemiss: ...pour les travaux. C'est toutes sortes de travaux. C'est des contrôles. Ça peut être le béton, le béton bitumineux, le béton-ciment, ça peut être le terrassement, la compaction, la vérification des granulats.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

(Consultation)

M. Garon: Est-ce que ces travaux-là sont toujours donnés à des firmes ou s'il y en a qui sont faits par le ministère, le contrôle de la qualité?

M. Middlemiss: Pour l'année 1992-1993, sur les 440 900 000 \$, il y a 145 800 000 \$ de travaux qui ont été faits en régie. Ces travaux-là, le contrôle a été fait en régie pour les 145 800 000 \$. Pour les firmes privées, c'était 295 100 000 \$.

M. Garon: Là, vous parlez du contrôle de la qualité de ces travaux-là?

M. Middlemiss: Oui. Je vous donne les travaux, le montant des travaux.

M. Garon: Oui, mais quelle est la proportion?

M. Middlemiss: Le tiers est en régie.

M. Garon: Puis le total donné en...

M. Middlemiss: Non. 100 %, c'est le total, le tiers étant donné en régie, c'est 33,33 %, donc ils ont 66,66 %.

M. Garon: Là, vous dites que le tiers est fait en... ça coûte 3,5 % du total des contrats. Donc, quelque 440 000 000 \$, multiplié par 3,5, vous dites que le tiers est fait par le ministère, les deux tiers en régie.

M. Middlemiss: C'est ça.

Une voix: Mais il n'y a pas 440 000 000 \$ d'études.

M. Garon: Non. Il a dit 445 000 000 \$ de travaux, 3,5 % vont pour le contrôle de la qualité.

M. Middlemiss: 440 900 000 \$ de travaux.

M. Garon: Mettons 450 000 000 \$ multiplié, par 3,5, un tiers au ministère, deux tiers dans des contrats privés. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, l'engagement 174, vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 175.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 176.

M. Middlemiss: Juste une petite remarque, Mme la Présidente. Où le ministère est situé, où on a des installations du ministère, on le fait en régie. Où on est loin, où le ministère n'est pas établi où on a des contrats, c'est à ce moment-là

qu'on donne ça aux firmes. C'est seulement des surplus. Si on pouvait faire le contrôle à partir des employés du ministère, on le ferait. Mais ce qu'on dit, c'est que, dans un premier temps, on s'occupe, avec les employés du ministère, des travaux qui sont près d'où nous sommes établis, et on donne, où on n'est pas établi, surtout aux entreprises privées.

M. Garon: Est-ce que le ministère a évalué quel était le coût du contrôle de la qualité par le ministère - ce n'est pas gratis, là - en comparaison du coût du contrôle de la qualité par les firmes privées?

M. Middlemiss: Je n'ai pas ces chiffres-là ici.

M. Garon: Vous n'avez pas une petite étude que vous avez faite là-dessus?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Non?

M. Middlemiss: Mais on peut vérifier, je peux vérifier. Il y a une chose qu'il va falloir faire, c'est un peu le grand débat entre engager des consultants ou le faire en régie. Pour les employés, il faut aussi prendre en ligne de compte le coût du loyer, de l'équipement et toutes ces choses-là, si on veut réellement comparer... des bénéfices marginaux, ainsi de suite. Donc, ça a toujours été le débat. Je le sais, j'ai participé, moi, dans ce débat-là, comme ingénieur-conseil, lorsqu'on parlait au gouvernement, et on disait: Vous vous trompez, des fois, lorsque vous nous dites que vous pouvez le faire en régie pour moins cher, parce que vous ne prenez pas en ligne de compte nécessairement tous les coûts.

Il me semble qu'on pourrait, si on a le temps, faire l'exercice et on pourrait vous donner ça. Mais il faut prendre en ligne de compte le loyer, l'achat d'équipement, les bénéfices marginaux pour être capable de comparer ça de façon équitable.

M. Garon: Est-ce que vous l'avez faite, cette analyse-là?

M. Middlemiss: On me dit...

M. Garon: Vous dites qu'il faut tenir compte de telle chose, telle chose. Oui, mais est-ce que vous l'avez fait?

M. Middlemiss: Non, on ne l'a pas fait, là, mais je vous dis qu'on va le faire. Moi, j'ai dit que je l'ai déjà fait dans mon expérience comme ingénieur-conseil, avant d'être en politique, où on a fait des représentations à des gouvernements, soit fédéral ou provincial, pour leur dé-

montrer que, lorsqu'on faisait des comparaisons, on ne comparait pas nécessairement sur la même base.

M. Garon: Puis vous ne l'avez pas encore faite, l'analyse.

M. Middlemiss: Non, non. Mais on va la faire.

M. Garon: Oui, mais, là, dépêchez-vous!

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Dépêchez-vous, autrement vous n'avez pas le temps!

M. Middlemiss: On va le faire, on va le faire.

Une voix: Il ne comprend pas.

M. Middlemiss: Regardez, je ne vois pas pourquoi, Mme la Présidente... Je ne pense pas que c'est ça qui va nous causer de gros problèmes. Si on était obligé d'avoir le personnel permanent pour faire tous ces travaux-là, je peux vous dire que ça nous coûterait probablement plus cher parce qu'il faudrait garder ces employés-là à l'année longue; même s'il y avait des années où on a moins de travaux, il faudrait quand même les avoir, tandis que pour l'entreprise privée, lorsqu'on a un surplus, on va les engager. Lorsque le mandat est fini, ils sont partis. Mais on peut certainement faire cet exercice-là.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 176.

M. Middlemiss: Oui. Une chose, Mme la Présidente. On va toujours maintenir en régie... Pour garder notre expertise, on va toujours en garder en régie. Je pense qu'on n'a jamais songé à ce que ce soit donné à 100 % à l'extérieur. Il y a une bonne partie qu'on va garder parce qu'on va toujours avoir besoin de l'expertise au sein du ministère. Pour ces raisons-là, on en garde une grosse partie.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 177.

M. Garon: Ce qui coûte le plus cher, c'est de faire faire les travaux par des firmes et d'avoir toujours les fonctionnaires à son emploi. Tant qu'à avoir des fonctionnaires, on serait aussi bien de faire des travaux.

(16 h 30)

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est ça que j'ai indiqué tantôt. On utilise nos fonctionnaires pour faire le contrôle de la qualité et, lorsqu'on n'en a pas en nombre suffisant, on va à l'extérieur. J'ai même dit qu'on tente d'utiliser ceux qui sont à leur poste. À ce moment-là, on n'est pas obligé de payer des dépenses de chambre et pension et ainsi de suite. Et...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 178.

M. Garon: L'engagement 177, pardon. C'est marqué: Réaliser une étude d'opportunité et de justification du projet de raccordement des autoroutes Ville-Marie et A-25, dans la municipalité de Montréal, les comtés de Sainte-Marie-Saint-Jacques, Hochelaga-Maisonneuve et Bourget. Est-ce que ce n'était pas dans le plan Côté, ça, dans le plan de 1988-1998, ces travaux-là?

M. Middlemiss: Oui, ça fait partie du plan.

M. Garon: Pourquoi vous faites l'étude d'opportunité, maintenant que c'est dans le plan?

M. Middlemiss: Eh bien, regardez, on prépare un plan qui...

M. Garon: Le plan a été déposé il y a plus de cinq ans maintenant. Il y a eu une consultation et, là, on dépense 250 000 \$. Ça a l'air vraiment de faire faire une étude pour une étude. C'est dans le plan depuis cinq ans. C'était consulté. C'est dans le plan de 1988-1998 et, là, on décide de faire une étude de 250 000 \$ d'opportunité et de justification du projet de raccordement des autoroutes Ville-Marie et A-25.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, l'Environnement nous exige d'avoir des études d'impact. Pour répondre à ça... Ne dites pas non, c'est ça, là. Vous posez la question...

M. Garon: Ce n'est pas une étude d'environnement, c'est marqué «étude d'opportunité».

M. Middlemiss: Bien oui. Pour l'impact et toutes ces choses-là, il faut justifier auprès de l'Environnement que cette route-là doit être construite et, aussi, pour... oui, et voir s'il n'y a pas des alternatives. Donc, il faut démontrer à l'Environnement que c'est ce projet-là qu'on doit faire et qu'on peut le justifier. Il y a aussi le concept... Il y a le concept, aussi.

M. Garon: Mais le ministère n'avait pas fait d'étude, avant, pour mettre ça dans son plan?

M. Middlemiss: C'était un plan d'action basé sur une étude préliminaire. On dit: Voici les orientations qu'on veut se donner, basées sur...

Maintenant, avant de passer à l'exécution, on doit rencontrer les exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement, s'assurer qu'on a le concept maximum, donc toutes ces choses-là, et ça prend des études.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat qui a été donné à la firme Transurb inc.? Oui. Une copie du mandat qui leur a été donné pour faire cette étude-là, du mandat ou du devis, si vous voulez, du mandat?

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 177. L'engagement 178.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 179.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est ça, 179? Réaliser l'étude de planification et de gestion des transports pour les travaux routiers de 1992 dans la grande région de Montréal. C'est un engagement du mois de septembre 1992. Planifier l'année 1992 à l'automne 1992, il me semble que c'est un peu tard. Est-ce que le ministère est encore nécessaire? L'étude de planification et de gestion des transports pour les travaux routiers de 1992 dans la grande région de Montréal, on fait faire ça en dehors du ministère alors qu'il y a au-dessus de 10 000 fonctionnaires à la voirie.

Une voix: C'est un peu tard.

M. Garon: Il y en a des gens...

Une voix: Lis 179, tu vas voir que ça fait drôle. La planification au mois d'août...

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on prévoit qu'il va y avoir des travaux dans une région - dans ce cas-ci, c'est la région de Montréal - on tente d'évaluer quelles vont être les perturbations à la circulation, aux personnes et ainsi de suite, dans un premier temps. Dans un deuxième temps, on tente de trouver des solutions pour qu'on perturbe le moins possible. Dans un troisième temps, on surveille ce qui se passe pour s'assurer que... on fait un bilan. Donc, c'est encore dans le but d'améliorer, disons, la qualité de vie de ces gens-là, parce qu'on fait des travaux et ainsi de suite.

M. Garon: Comment pouvez-vous faire autoriser budgétairement à l'automne, au mois de septembre, 1992, pour faire une étude... Remar-

quez bien, on vous dit: Autoriser à dépenser l'argent.

M. Middlemiss: C'est au mois de mai, ça.

Une voix: Ce n'est pas ça qu'ils marquent.

M. Garon: Nous autres, on a ça dans les engagements de septembre.

La Présidente (Mme Bélanger): Le huitième mois.

M. Middlemiss: Oui, l'engagement...

M. Garon: Pour le mois d'août. Même au mois de mai, si on veut faire une étude pour planifier l'année 1992 au mois de mai... C'est une étude de planification et de gestion des transports pour les travaux routiers de 1992 dans la région de Montréal. Il me semble que c'est... Je comprends que le trafic est bloqué, comprenez-vous, si on fait la planification en même temps qu'on fait les travaux.

M. Middlemiss: Non, non. Regardez. L'autorisation a été donnée à cette date-là, mais la première séance du comité qui a rencontré les offres conformes a eu lieu le 31 mars 1992.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat et du devis qui a été confié au groupe Axor inc., de Montréal, pour réaliser l'étude de planification et de gestion des transports pour les travaux routiers de 1992 dans la grande région de Montréal?

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 180.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 181.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 182.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 183.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 184.

M. Garon: Vérifié.

(16 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 185.

M. Garon: Au moins, on voit qu'il y en a, des soumissions publiques, là, pour des montants en bas de 500 000 \$.

M. Middlemiss: L'engagement 185? Bien oui. C'est terrassement, structure de chaussée, mur de soutènement. Là, ce n'est pas des couches d'usure ou bien du rapiéçage mécanisé. On compare encore des choses qui ne se comparent pas nécessairement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 185?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 186.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 187.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 188.

M. Garon: De quoi s'agit-il? Réfection de la voûte, trottoirs, système de drainage et du système d'éclairage du tunnel Saint-Nicolas situé sur la route 138, dans la municipalité de Franquelin, 1 500 000 \$.

M. Middlemiss: C'est le tunnel existant de la route 138, à Franquelin.

M. Garon: C'est un tunnel dans la route 138?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: La route passe dans la montagne, dans le cap?

M. Middlemiss: On m'indique que la raison de l'intervention, c'est qu'il y avait de l'eau qui entraînait, de l'infiltration d'eau dans le tunnel. Donc, on a refait toute la voûte du tunnel pour empêcher que l'eau entre dans le tunnel.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 189.

M. Garon: Vérifié.

190. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement leur donner.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Garon:** De l'eau qui s'infiltré, l'hiver, dans les tunnels, quand il fait sous zéro, ça ne doit pas être trop drôle, ça doit être dangereux.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 198.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Middlemiss:** Oui, s'il y a de la glace dans le tunnel. D'accord.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 199.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 200.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 201.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Garon:** Est-ce qu'une fois réparé, ce pont-là en béton armé, sur l'autoroute 20... non, ça... l'autoroute 20, O.K. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 202.
- M. Garon:** On vous le laisse. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 203.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 204.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Middlemiss:** L'engagement 201 est annulé, Mme la Présidente.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Pourquoi? Ils n'ont pas déneigé la route?
- M. Middlemiss:** On va avoir un autre engagement plus loin.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 202.
- M. Garon:** Attendez un peu, là. L'engagement 201, annulé.
- M. Middlemiss:** Annulé, celui-là. On va en voir un pour le remplacer, tantôt.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 202.
- M. Garon:** Attendez un peu. L'engagement 202, vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 203.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 204.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 205.
- M. Garon:** Comment ça que vous la refusez,
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 196.
- Une voix:** C'est pour ça que les gens sont contents.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Non, celui-là, ils ne sont pas contents. L'engagement 197. Ils voulaient qu'on finisse la route avant de

parce qu'elle est trop basse?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour les contrats de déneigement, on a établi dès le début qu'on n'acceptait pas de soumission qui était en bas de 80 %.

M. Garon: Regardez cet hiver, il n'y a pas de neige.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on peut toujours utiliser ça comme une raison, qu'il n'y a pas de neige, mais, l'hiver où il va y en avoir, de la neige, et qu'on n'aura pas nettoyé, ils vont nous dire: Pourquoi, d'abord? Pourquoi?

M. Garon: Je vais vous dire, hier, je passais sur le boulevard Laurier assez tard - je suis sorti du bureau vers minuit et demi - et je voyais des grattes sur le boulevard Laurier qui grattaient, comprenez-vous, à peu près des petits mottons. Je regardais ça gratter, là, avec un petit motton et je me disais: Je ne suis pas certain que ce soit la meilleure utilisation de l'argent des contribuables qui se fasse, cette nuit.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça, c'est...

M. Garon: Je vous dis, là, il y avait... C'étaient des «gamottes» de glace qu'il y avait. Alors, les gens paient pour ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, premièrement, le boulevard Laurier, ce n'est pas nous autres qui faisons ça.

M. Garon: Non, je n'ai pas dit que c'étaient vous autres. Je n'ai pas dit que c'étaient vous autres.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, on a décidé d'aller en soumissions publiques pour le déneigement. Vu que c'est très important que le déneigement se fasse, et se fasse bien, pour la sécurité des gens, on a jugé à propos... Et ça, c'est en échangeant avec les entrepreneurs, avec les gens qui ont l'expertise, l'expérience dans ça. Ils ont dit: Il faudrait s'assurer qu'il n'y a pas quelqu'un qui arrive et qui, juste pour avoir le contrat, nous soumissionne à un prix ridicule, qui ne peut pas exécuter les travaux et que, dans le milieu d'une grosse tempête, il n'exécute pas. Donc, on a accepté et on a établi qu'en bas de 80 % les chances seraient qu'on pourrait avoir des problèmes. Donc, on a éliminé les problèmes. Toutefois, on exige aussi... on a un devis qui a des dates. Si les entrepreneurs n'exécutent pas les travaux de la façon dont ils devraient le faire, il y a des conséquences.

M. Garon: Quel était l'estimé du ministère?

M. Middlemiss: On doit vous dire qu'on a vécu ça une année; c'est la deuxième année, ça, et les résultats à date ont été satisfaisants. Si les gens n'exécutent pas leur mandat, ils vont payer les conséquences.

M. Garon: Pourriez-vous nous dire combien c'était, quel était l'estimé du ministère dans ce cas-ci?

M. Middlemiss: 23 260 \$ pour un an.

M. Garon: Celui qui soumissionne à 17 995 \$, il ne l'a pas. Votre chiffre arrive à 18 608 \$ et l'autre soumissionne à 19 408 \$. Alors, celui qui a soumissionné le plus bas était plus proche de vos 80 % que celui qui l'a eu. Québec va payer 1400 \$ de plus pour rien.

M. Middlemiss: On établit les règles du jeu. Il faut qu'il soit conforme. C'est le plus bas soumissionnaire conforme. Une fois qu'il est en bas de 80 %, il n'est pas conforme. Ce sont les règles du jeu, ça.

M. Garon: C'est un drôle de jeu.
(16 h 50)

M. Middlemiss: Bien...

M. Garon: Si je «score» trop, les points ne comptent pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que, lorsqu'on exige et dit: Je veux avoir une auto rouge, puis qu'on me donne une auto bleue, ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Garon: C'est un peu comme si vous disiez à Joe Sakic: Si tu «scores» plus de deux buts par partie, les buts au-dessus de deux buts ne compteront pas. L'entrepreneur qui «score» trop, en fait, on lui dit: Tu n'as pas le droit. Ton prix ne compte pas.

M. Middlemiss: Le pire, Mme la Présidente, c'est que les gens ont l'estimation des coûts. Tout ce qu'ils ont à faire, c'est de prendre 80 % du coût de l'estimé et de ne pas aller plus bas que ça. Ça arrive, des fois, parce qu'il y en a qui arrivent ex aequo à 80 %, et c'est là qu'on a le tirage au sort, Mme la Présidente.

M. Garon: Ça arrive ex aequo pourquoi? Vous mettez les noms dans un chapeau et vous tirez le nom au sort.

M. Middlemiss: S'il y en a deux. S'il y en a deux qui sont ex aequo et, souvent, le seul temps qu'ils arrivent ex aequo, c'est à 80 %, lorsque tout le monde calcule bien que 80 % de l'estimé, c'est ça, on finit deux ou trois avec 80 %, bien là, on tire au sort.

M. Garon: C'est rare, ça. Vous savez, en Amérique du Nord...

M. Middlemiss: Ça arrive. Oui?

M. Garon: ...celui qui est pénalisé parce qu'il est trop compétitif, ça n'arrive pas souvent. C'est le seul ministère que je connais, moi, en Amérique du Nord, où quelqu'un qui est compétitif, plus compétitif que le ministère pense, lui, il est pénalisé. C'est rare, ça, en Amérique du Nord, dans le libre-échange. Ce n'est pas parce que le ministère fait l'évaluation que... Vous savez, les fonctionnaires ne sont pas en affaires; ils sont fonctionnaires. Celui qui est en affaires, je calcule qu'il est capable de payer... Ça me fait penser quand j'étais au ministère de l'Agriculture, c'étaient les fonctionnaires qui voulaient dire aux cultivateurs comment mener leur ferme. On a arrêté ça. On a dit: C'est lui qui est le boss. C'est lui qui est une ferme. Ceux qui voulaient faire des cultivateurs n'avaient rien qu'à y aller, sur leur ferme. Là, actuellement, c'est le fonctionnaire qui décide comment l'autre doit mener son entreprise.

Moi, si je veux mener une entreprise pour faire de meilleurs prix, c'est mon affaire; ce n'est pas l'affaire du fonctionnaire. Je ne comprends pas la patente. Je ne suis pas capable de comprendre ce raisonnement-là, comprenez-vous? Dire: Si tu soumissionnes plus bas que le niveau qu'on considère que tu es capable de faire, on t'élimine. J'ai rarement vu ça. On dit: Tu es en bonne santé: je t'élimine. Tu es meilleur que les autres: je t'élimine. C'est quelque chose! C'est ça que ça revient à dire.

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

M. Garon: Le contribuable paie.

M. Middlemiss: J'ai expliqué, Mme la Présidente, qu'à cause de l'importance pour la sécurité des gens et sous la recommandation des entrepreneurs eux-mêmes...

M. Garon: C'est évident!

M. Middlemiss: C'est les entrepreneurs eux-mêmes... Non, non. Oui, oui, mais, avant, ça se faisait. Mme la Présidente, on n'avait même pas de soumissions publiques avant, là. Avant, c'étaient des prix négociés, des prix établis. Il y en avait qui n'étaient pas heureux de tout ça. Des fois, il fallait aller au Conseil du trésor pour avoir des dérogations et toutes ces choses-là.

M. Garon: C'est le rapport Bernard.

M. Middlemiss: Donc, aujourd'hui, on a voulu, Mme la Présidente, éliminer ce que les gens appelaient des Ti-Coune puis des chaudrons,

des gens qui pourraient prendre des contrats et qui, malheureusement, en cours de route, ne pourraient pas les exécuter en plein milieu d'une tempête. On fait quoi? On trouve qui pour faire ça, à ce moment-là? Donc, on a dit: Il faut s'assurer que les gens qui vont avoir les contrats, c'est des gens qui ont de l'expérience, c'est des professionnels du déneigement avec de l'expérience et l'équipement, et qu'ils soient situés dans la région où le contrat va être donné. Je dois vous dire que c'est la deuxième année et tout semble bien aller. Si on doit s'ajuster en cours de route, on le fera.

M. Garon: C'est comme si on était 50 patineurs. On patine dans la moyenne. On dit: S'il y en a un qui patine plus vite que la course, tous ceux qui vont à plus de tant de milles à l'heure, on les élimine.

M. Gauvin: M. le député de Lévis, ce n'est pas une comparaison acceptable.

M. Garon: Bien, voyons donc!

M. Gauvin: C'est du service au public. Le patineur, c'est un libre patineur. M. le ministre vous parle du service à la population.

M. Garon: Oui. Il y a un devis. Vous dites ce que vous voulez avoir comme services.

Une voix: M. le député de Lévis...

M. Garon: Moi, je suis capable de le faire à tel prix, quelles que soient les raisons. Quelles que soient les raisons.

M. Gauvin: Vous avez les maires à côté de vous, là.

M. Dufour: Je vais vous donner une expérience, comme ex-maire.

M. Gauvin: Demandez-leur leur expérience passée.

M. Garon: Envoyez donc!

M. Dufour: À un moment donné, on a fait faire des travaux dans l'ancienne ville d'Arvida, ça fait assez longtemps. On est allé en soumissions. Le plus bas était à 23 000 \$ puis le deuxième plus bas était à 54 000 \$. On a dit: Ça n'a pas de bon sens. Il va crever. C'était Ben Blackburn, de Chicoutimi, à part ça. On lui a donné le contrat. J'ai dit: Je vais le surveiller, par exemple; il ne me fourrera pas. Et on l'a suivi pas à pas. Il a pris 23 jours exactement pour finir les travaux et il a fait de l'argent: Celui qui l'avait fait à 54 000 \$, il se serait mis riche rien qu'avec un contrat. Il aurait eu le contrat de sa vie, lui.

M. Gauvin: Monsieur...

M. Dufour: Mais il surveillait son affaire. Il y a juste une chose qu'il n'a pas faite correcte. C'est qu'à un moment donné il n'a pas tout le temps protégé la question de la sécurité, mais, ça, on l'a fait avertir au fur et à mesure.

M. Gauvin: M. le député de Jonquière, vous parlez d'un dossier de construction...

M. Dufour: Oui.

M. Gauvin: ...de bâtiment. Il devait livrer une marchandise spécifique.

M. Dufour: Oui. C'est vrai.

M. Gauvin: M. le ministre parle des services à la population. À mon avis, ce n'est pas du tout pareil.

M. Garon: Du déneigement. Déneiger. Enlever la neige.

M. Gauvin: Déneiger, c'est un service à la population, un service de tous les jours.

M. Garon: On n'est pas dans le secret de la bombe atomique.

M. Gauvin: M. le député de Lévis a toujours fait de la politique, mais je pense que son expérience de vie... Avec l'expérience qu'il a eue en politique, il est en mesure d'apprécier le monde des affaires, de quelle façon il fonctionne.

M. Garon: Je suis d'autant plus capable d'apprécier ça que le premier qui a déneigé la route entre Lévis et Sainte-Anne-de-la-Pocatière, c'est mon père.

M. Gauvin: Oui.

M. Garon: Il n'avait pas une cent de gouvernement, dans ce temps-là. Le premier qui a ouvert les chemins... Je connais ça un peu, les chemins d'hiver.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on a jugé à propos, et ce n'est pas moi qui ai inventé ça, on a consulté des gens et, pour s'assurer qu'on aurait des gens compétents et qu'ils pourraient exécuter les travaux, on a établi 80 %. C'est le plancher, ça. En bas de ça, on n'accepte pas parce que les chances sont qu'ils ne pourraient pas exécuter ces travaux et, à ce moment-là, c'est la sécurité des gens qui utilisent les routes du gouvernement du Québec et... À ce moment-là, nous sommes responsables de faire... Il ne faut pas être négligent. Il me semble qu'on pourrait démontrer que, si on a donné un contrat à quelqu'un à 50 % du prix et qu'il ne faisait pas

comme il faut et qu'il y avait des accidents, là, on nous mettrait sous le nez: Pourquoi vous lui avez donné le contrat? Est-ce que ce n'était pas évident qu'il ne pouvait pas l'exécuter parce qu'il était à 50 % de votre estimé? C'est ça que M. le député de Lévis nous dirait. Vous avez été négligent, vous n'auriez pas dû lui donner le contrat. Donc, pour éviter ça, on dit: Voici, 80 %, c'est le plancher.

M. Gauvin: Je veux citer un exemple pour le député de Lévis, mes collègues de la commission parlementaire, une municipalité que j'ai représentée comme maire. À un moment donné, nous avons respecté les plus basses soumissions, au niveau de l'entretien d'hiver, pour les routes municipales. L'entrepreneur n'a pas été capable - il avait un contrat de deux ans - d'assumer la responsabilité de sa deuxième année. Pour finir cette partie-là, ça a coûté 10 000 \$ additionnels à la municipalité. Il n'y a pas d'économie... Des fois, tu es obligé. On connaît les contraintes des appels d'offres, on a été obligés de reconnaître le plus bas soumissionnaire. Le ministère des Transports a développé une formule qui permettrait, à mon avis, à des entrepreneurs intéressés de se structurer. Ils sont susceptibles de donner des services à moyen terme. Ils ne sont pas là que pour deux ans ou trois ans, pour venir tenter une expérience. Ils ont beaucoup plus de chances. Évidemment, il y a peut-être moyen dans certaines occasions, si tu vas en appel d'offres sans ces restrictions-là, d'avoir, à l'occasion, un entrepreneur qui irait en bas des critères établis par le ministère, mais je pense que, depuis un an ou deux, il a démontré que c'était assez stable et ça se tenait à l'intérieur d'une norme, et les chances d'avoir un entrepreneur mieux structuré et ambitionné d'en faire une carrière ou, à moyen terme, de continuer dans ce genre d'entreprises... Il a beaucoup plus de chances de cette façon-là.

M. Garon: Mais, dans le fond, c'est le rapport Bernard qui dit d'aller en soumissions. C'est un peu comme les écoles. On dit: Il faut que tu sois dans la moyenne. On n'a plus de compétition dans rien, on est dans la moyenne. Après ça, on se demande comment ça se fait qu'on va avoir de la misère à concurrencer alors qu'actuellement c'est la concurrence partout. Là, on a établi, on dit: Les entrepreneurs nous ont demandé ça. Bien oui, c'est évident qu'ils ont demandé ça. Ça fait leur affaire de demander ça, sauf que c'est l'intérêt du contribuable en fonction du prix. Si on veut que quelqu'un puisse faire les travaux, on a rien qu'à demander qu'il ait un cautionnement, qu'il ait une garantie qu'il puisse les faire, sauf que, la concurrence, c'est la règle. Si on vise toujours la moyenne, ce n'est pas ça. La concurrence, c'est le meilleur au meilleur prix. C'est ça, la concurrence. Ce n'est pas la moyenne et des fourchettes moyennes,

c'est le meilleur! Et là, quand on arrive avec les États-Unis, je vais vous dire une chose, avec ces formules-là, on passe à côté du pont parce qu'on n'est pas compétitifs. On n'aide pas nos entrepreneurs en faisant ça, on leur nuit. On nuit à un système qui est basé sur la moyenne plutôt qu'être basé sur l'excellence. Et là on entend le ministre de l'Industrie et du Commerce qui nous parle de la qualité totale, de la concurrence, de l'excellence, puis après ça on fait faire des soumissions et puis on dit: Si tu es trop bon, toi, débarque!
(17 heures)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai des problèmes à comprendre la cohérence du député de Lévis. Tantôt, lorsqu'on parlait des entrepreneurs pour la pose d'asphalte, les couches d'usure, il nous disait qu'on devrait aller en soumissions publiques...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...pour que ça coûte moins cher.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et, à ce moment-là, si ça coûte moins cher, il me semble qu'on n'est pas aussi généreux pour nos entrepreneurs. Maintenant qu'on a établi un plancher, puis qu'on dit on ne veut pas permettre à un entrepreneur d'aller plus bas que 80 %, il dit qu'on n'arrête pas. Mais, Mme la Présidente, je dois vous dire, moi, que les associations d'entrepreneurs qui représentent ces gens-là qui font le déneigement ont fait partie du comité qui a établi les normes et la façon de procéder.

Je pourrais vous dire, Mme la Présidente, que dans la première année, si on regarde les coûts de déneigement par rapport aux estimés qu'on avait, c'est arrivé à 101 %. Cette année, c'est à 91 %; 91 % c'est la moyenne de tous les contrats qui ont été donnés. Donc, il me semble qu'on n'est pas si mauvais que ça. On n'est pas si mauvais que ça.

M. Garon: Ça prouve une chose. Ce que vous venez de dire vient justement prouver ça.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Ça prouve que les gens soumissionnent à 91 %, donc soumissionnent plus bas...

M. Middlemiss: La moyenne.

M. Garon: ...en moyenne, que les estimés du ministère. Ça prouve ça.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Donc, à ce moment-là, votre

estimé était trop haut, puisqu'ils soumissionnent à 91 %, et, si votre estimé avait été correct, ça veut dire que tous ceux qui soumissionnaient en bas de 80 % auraient pu avoir les contrats. C'est ça que ça prouve.

M. Camden: Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente... Non, Mme la Présidente, ça ne prouve pas ça là, du tout, du tout. C'est ce que je vous dis. D'abord, on va prendre l'année passée, c'était 101 %. Donc, ça démontre qu'ils ont soumissionné plus haut d'abord parce qu'on était en haut de 100 %. Nos estimés étaient trop bas. Cette année, nos estimés sont trop hauts. C'est l'un ou l'autre: on ne peut pas jouer sur les deux tableaux en même temps. Cette année, c'est 91 %. Donc, je pense que la collectivité en bénéficie. Si on était à 150 %, là, je me poserais des questions, je me poserais énormément de questions.

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

M. Camden: Oui, merci, Mme la Présidente. Je pense qu'il y a une variable dont il faut tenir compte, là, lorsque le ministre indique que, actuellement, c'est 91 %. Il y a une variable qui est celle de la température. Depuis deux années, on a connu des températures un peu particulières qui ont contribué à créer probablement cette baisse par rapport à l'estimé du ministère qui était de 100 %. Il y a donc du lest qui a été donné d'une part par les entrepreneurs. Mais il ne faut pas négliger une chose, c'est que si on ne les rémunère pas à un niveau acceptable...

Il y a l'âge du parc de déneigement, des véhicules, entre autres, qui entre en ligne de compte. C'est la qualité d'intervention. Or, quand ces véhicules-là doivent travailler, doivent travailler dans des conditions difficiles, et il y a des laps de temps relativement courts, on n'a pas le temps de faire des réparations, il faut attendre la belle température. Alors, l'intervention doit se faire rapidement, et l'équipement doit être tenu en ordre. Alors, si on a un équipement qui est vieilli, c'est évident qu'il est plus susceptible de briser, d'être défectueux. Alors, à ce moment-là, ça entraîne des réparations, et pendant que le véhicule est dans le garage à être réparé, qu'on court après les pièces, le déneigement ne se fait pas, ne s'effectue pas et les routes demeurent sous un mauvais entretien.

Alors, ça, je pense que ce sont des éléments dont on doit tenir compte. Et, aussi, avoir des contrats à faibles taux, on a un problème de qualité de main-d'oeuvre et, également, pour garder sa main-d'oeuvre. Ça prend aussi une main-d'oeuvre expérimentée. On ne prête pas ce

genre de véhicule là, qui est conduit dans des conditions très particulières par rapport à d'autres véhicules. Je pense qu'on fait abstraction là particulièrement de cet élément-là. Il faut maintenir un niveau de salaires acceptable à ces gens-là.

Il y a un grand pas qui a été fait, vous savez, dans la vérification de tout ça, que j'ai apprécié énormément. C'est que les véhicules, auparavant, il fut une époque où on les pointait en fonction du nombre, de l'âge, bien sûr, puis il y avait une classification. Maintenant, on oblige à aller faire une vérification. Non seulement on va l'essayer sur le chemin, ce qui est fondamentalement différent parce qu'il arrivait bien souvent que le véhicule, il partait dans la cour, sauf que ce qu'on appelle dans le langage bien commun là, le «transfer case» qu'ils appelaient, était des fois cassé ou il y avait un essieu de cassé, puis le système était dans le fond de la cour, puis quand arrivait la première chute de neige, bien, tout le système restait aussi au fond de la cour. Ça, je pense qu'on s'est fait beaucoup plus exigeants. Ça oblige les entrepreneurs à être plus à l'affût, surveiller leur équipement et qu'il soit bien entretenu. Ça implique des frais, ça. Et, dans ces frais-là, on fait en sorte, à ce moment-là... il y a des coûts qui sont imputés à ça. Alors, il y a des gens qui étaient plus ou moins honnêtes dans leur pratique, et je pense que par les contrôles exercés, joints à l'application des normes du ministère, on a atteint un juste milieu qui est tout à fait valable. Il y a trop de gens qui se sont improvisés là-dedans dans le passé, pensant faire de l'argent rapidement et ça s'est fait souvent au détriment de la sécurité des gens.

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

M. Dufour: Mme la Présidente...

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

M. Dufour: ...je pense que le débat devrait porter sur c'est quoi un contrat quand on va en soumission publique. En soumission publique, on n'a pas le choix. Les municipalités n'ont pas le choix, elles prennent le plus bas. On le savait, des fois, qu'il y avait des gens qui feraient faillite. Puis on est obligés de donner le contrat pareil. Puis ils faisaient faillite, puis c'était fini. On demande des meilleures garanties, à ce moment-là. Bien, moi, le problème que vous avez, actuellement, si vous dites que vous pouvez donner le contrat... Ceux-là qui sont en bas de 80 % de l'estimation, si quelqu'un au ministère s'avisait de fournir 80 % à tout le monde, vous seriez certain qu'il n'y en aurait jamais... Ils pourraient arriver à 81 %, à 80,2 %. C'est une hypothèse que vous soulevez, puis il y a un

problème, il y a un danger là-dedans. Il y a des gens au ministère qui font le calcul, combien ça coûte. Puis ils pourraient dire au contracteur - ça se fait, ça pourrait se faire, c'est une possibilité: Écoute un peu, ne soumissionne pas en bas de ça, là. Si le plancher, c'est 100 000 \$, par exemple, parlons comme il faut, 80 000 \$, en bas de 80 000 \$, tu ne l'auras pas. Le gars, il vient d'avoir le tuyau, lui, là. Il va aller dire 81 000 \$, 80 500 \$. Vous n'enlèverez pas les aventuriers là-dedans, là. Pas du tout. Moi je suis convaincu que vous n'enlèverez pas ça. Parce que vous pouvez l'avoir peut-être pour un bout de temps et vous pouvez dire: Ça a bien marché, mais pour combien de temps que la machine va fonctionner? Toutes les municipalités, tous les groupes sont obligés d'aller en fonction d'une soumission, puis, règle générale, quand quelqu'un est conforme, c'est lui qui l'emporte. Sans ça, vous êtes en frais de donner un exemple, ça veut dire que la reine est au-dessus de ses droits...

Une voix: Non.

M. Dufour: ...ou on crée des lois pour faire notre affaire? C'est quoi, là? Ce n'est pas comme ça que ça marche. Vous êtes en frais de nous faire un autre système.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on n'avait pas établi que le plancher est à 80 % dans les directives qu'on donne aux entrepreneurs, on ne pourrait pas ne pas accepter ceux qui sont en bas de 80 %. On serait obligés d'accepter le plus bas conforme.

M. Dufour: Des fleurs...

M. Middlemiss: Pour éviter ça, on l'a inclus, on a dit: On ne veut avoir personne qui est en bas de 80 %, c'est trop important d'avoir des gens qui vont être capables d'exécuter les travaux. Tous les entrepreneurs ont exactement l'estimé du ministère, je l'ai dit tantôt, et c'est pour ça que, des fois il y en a deux ou trois qui finissent à 80 %. Celui qui finit en bas de 80 %, c'est parce qu'il a mal calculé son affaire. Réellement, il n'a pas lu ou bien il a arrondi. C'est arrivé que la personne a arrondi. Je pense qu'une fois il y avait un écart de 0,005 \$, quelque chose comme ça de différence. Il y en avait un qui était en bas de 80 %, puis l'autre était à 80 %. Puis il y avait un sou, je pense, de différence. Donc, celui qui était à 0,01 \$ plus bas, il n'a pas eu le contrat, il était en bas de 80 %. On l'a voulu, ça. Ça a été voulu. Il y a bien des endroits, aussi aux États-Unis... je pense que c'est le député de Lévis... en Europe. C'est qu'on n'accepte pas nécessairement le plus bas soumissionnaire, on accepte celui de la

moyenne, parce que l'expérience a démontré que peut-être que le plus bas soumissionnaire, ce n'est pas la meilleure façon d'avoir la qualité et de s'assurer que les travaux vont être exécutés. Parce qu'il ne faut pas se leurrer, si on prend quelqu'un, puis il fait banqueroute en cours de route, il y a quelqu'un qui paie pour ça. La société, tout le monde paie, parce que la compagnie qui va être prise à assurer de faire les travaux, je dois vous dire que, un entrepreneur en déneigement, ça ne se trouve pas nécessairement du jour au lendemain. Et on fait quoi? On ferme la route? Est-ce ça qu'on fait? Parce qu'on n'est certainement pas pour garder au ministère, en régie, suffisamment d'équipements au cas où un entrepreneur ne pourrait pas exécuter son contrat. Donc, c'est pour ça, Mme la Présidente, qu'on a choisi cette façon-là d'opérer.

M. Dufour: C'est discutable, c'est discutable.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, alors, l'engagement 205 est vérifié?
(17 h 10)

M. Garon: Oui. Mme la Présidente, j'aimerais revenir parce qu'on a eu l'écrit tantôt des engagements, puis on avait dit vérifié, mais je veux revenir à 38, 39, avril 1992. Après avoir vu les chiffres, on voit qu'on nous a fourni la partie a du contrat avec des chiffres un petit peu différents de ceux qu'on nous avait déjà fournis. On n'a pas plus la partie b qu'avant. Il y avait deux parties là-dedans. Les fournitures qu'on nous a fournies, on a dit que le contrat b, le coût payé par le ministère, c'est 3 250 000 \$. On ne nous a pas fourni le coût total de cette partie b, là. On a encore parlé de la partie a. On a dit que le coût total était de 2 866 198 \$, et le coût payé par le ministère des Transports, 1 734 348 \$. Mais la partie b, coût payé par le ministère, 3 250 000 \$; on ne l'a pas plus qu'avant, le coût total du contrat. Alors, comme c'est le même... Il y a deux contrats: a et b. C'est pour ça que ça se regarde ensemble, mais vous ne nous avez pas fourni le coût total de la partie b.

M. Middlemiss: Bien oui. Mme la Présidente...

M. Garon: Ma question, ce matin, portait sur la partie b.

M. Middlemiss: Bien oui, on vous l'a donnée, là.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: C'est 2 000 000 \$... Regardez, on parlait, si je me souviens, de mémoire, là, c'était 1 700 000 \$, pour le ministère des Transports.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et la partie du ministère des Transports, c'est 1 734 448 \$. Est-ce que ça se peut que ce soit ça?

M. Garon: 1 734 348 \$.

M. Middlemiss: Il me manquait juste un chiffre. Je ne l'ai pas devant moi, là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je l'ai dit de mémoire. Donc, on vous l'a donné, ça.

M. Garon: Ça, c'est le contrat a.

M. Middlemiss: Ça, c'est le contrat de l'exécution des travaux.

M. Garon: A.

M. Middlemiss: Ça, c'est 39. L'engagement 38, c'étaient les honoraires professionnels. L'engagement 38, on vous a dit qu'on a payé ça à 100 %. On vous a donné quels étaient les coûts.

M. Garon: Je parle du contrat... Dans 39, c'est a et b. Il y a deux tronçons. Partant du ruisseau Castilloux jusqu'à la rivière Port-Daniel, 1,94 km, et la partie b, tronçon partant de la petite rivière Port-Daniel jusqu'à 300 mètres à l'est de la rivière Port-Daniel, 1,41 km. Vous nous donnez la partie a, 1,94 km. Vous avez dit: Le coût total, 2 866 198 \$ sur lequel le ministère a payé 1 734 348 \$. Sur le contrat b, la partie b, 1,41 km, vous dites: Le ministère a payé 3 250 000 \$. Vous avez dit, dans les chiffres que vous aviez fournis antérieurement... Vous ne dites pas c'est quoi le coût total de cette partie-là. C'est ça qu'on demande. C'est clair?

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Là, c'est bien, Mme la Présidente, c'est qu'on lui a donné la partie a, et la partie b...

M. Garon: On avait dit: coût total payé par le ministère, c'est 4 802 650 \$. Ce qu'on n'a pas, c'est le coût total de la partie b.

M. Middlemiss: Qui était estimé à 3 250 000 \$. C'est ça que vous n'avez pas eu...

M. Garon: Bien non. Ça, on dit que c'est le coût payé par le ministère, ça.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: C'est ça qu'on a.

M. Middlemiss: Est de quelque 3 000 000 \$.

M. Garon: Qui avait été estimé. On dit, dans le papier que vous nous avez fourni, dans le cadre du projet 20-1104-77-01 b, l'estimation du coût des travaux à la charge du MTQ est de 3 250 000 \$.

M. Middlemiss: On va faire vérifier, Mme la Présidente.

M. Garon: On le remet en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous sommes rendus à l'engagement 206.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: L'engagement 206, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 207.

M. Garon: L'engagement 207, là, voyez, là, vous arrivez au déglacage, déneigeage dans 45 km dans Nicolet, Johnson et Richelieu, par exemple, une compagnie de Saint-Bonaventure. Alors, il y a deux soumissionnaires; ils arrivent au même prix. Ils ont pris l'estimé minimum du ministère, je suppose. 80 % du coût estimé, 67 520 \$, les deux. Là, on tire au sort, c'est déterminé par tirage au sort. Est-ce que c'est plus juste de tirer au sort dans un chapeau que de donner le contrat à celui qui aurait eu le meilleur prix? C'est ça la question.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est qu'il faut être conforme. On a établi le devis et on dit qu'on n'accepte pas de soumissions en bas d'un plancher de 80 %. La façon dont ça se fait partout, lorsque, dans des soumissions publiques, il y a des entrepreneurs qui sont ex aequo, on procède par tirage au sort. Donc, l'argument ou le raisonnement du député de Lévis dans ça, Mme la Présidente, c'est qu'on a établi qu'on n'en donne pas en bas de 80 %.

M. Garon: Je comprends, mais je veux dire, c'est ça que... le tirage au sort. Vérifié. L'engagement 208.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 208.

M. Garon: Là, c'est une soumission publique. Il y a un seul soumissionnaire. Quel était l'estimé du ministère, dans ce cas-là, à 208, pour le déglacage de la route Roquemaure-Sainte-Germaine dans les municipalités de Roquemaure et Gallichan?

M. Middlemiss: 52 010\$.

M. Garon: C'était votre estimé?

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

M. Garon: À 80 % ou total?

M. Middlemiss: Bien, l'estimé, c'est 100 %.

M. Garon: Vous, c'est plus cher, là, et vous n'avez qu'un soumissionnaire.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Dans 209, quel était l'estimé du ministère?

M. Middlemiss: 71 931 \$.

M. Garon: Un seul soumissionnaire encore.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 210.

M. Garon: L'engagement 210, vérifié. Voyez-vous l'écart qu'il y a, là?

M. Middlemiss: C'est quoi l'écart, là? L'estimé du ministère était de 89 722 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est 89 725 \$. 3 \$, c'est pas pire.

M. Garon: C'est le plus bas. Avez-vous remarqué que le deuxième était à 99 000 \$ et le troisième à 102 000 \$. Ça fait des moyennes différences.

M. Middlemiss: Bien oui, mais on l'a donné au plus bas conforme.

M. Garon: Je comprends.

M. Middlemiss: On fait toujours ça.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 211.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 212.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 213.

M. Garon: Voyez-vous, encore un seul soumissionnaire. Quel était l'estimé du ministère à 213?

M. Middlemiss: 58 700 \$. Donc, il a soumissionné, lui, à 100 %.

M. Garon: Comment il a fait pour le savoir?

M. Middlemiss: Bien, on lui donne.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils l'ont.

M. Middlemiss: Ils l'ont, ça.

M. Garon: Il n'a pas soumissionné à 80 %, lui, mais à 100 %.

M. Middlemiss: C'est ça, puis il l'a eu. Il est le plus bas conforme.

M. Garon: Je comprends. Il devait s'en douter.

M. Middlemiss: S'il avait été en bas de 80 %, on ne le lui aurait pas donné, même s'il était tout seul.

M. Garon: Il y en avait combien qui pouvaient soumissionner dans ce cas-là?

M. Middlemiss: Combien ont soumissionné?

M. Garon: Combien il y en a qui pouvaient?

M. Middlemiss: Bien, c'était public. Tous ceux qui étaient intéressés pouvaient soumissionner, puis en autant qu'ils rencontraient les exigences de la région.

M. Garon: Il y en a combien qui rencontraient les exigences de la région?

M. Middlemiss: Je ne pourrais pas vous le dire, là. 216.

M. Garon: Il est tout seul. L'engagement 214, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 215.

M. Garon: Une soumission. Quel était l'estimé du ministère, ici?

M. Middlemiss: 90 552 \$.

M. Garon: À 100 %?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: il a soumissionné à 97 800 \$...

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Garon: ...sans compter les imprévus de 9700 \$. Combien y en a-t-il qui pouvaient soumissionner à cet endroit-là et qui rencontraient les exigences du ministère?

M. Middlemiss: Je ne peux pas... On n'a pas un catalogue ou une liste d'entrepreneurs. C'est que c'est des soumissions publiques. Si c'était un fichier, là, on pourrait vous le dire, mais ce n'est pas un fichier.

M. Garon: Mais c'est quoi les imprévus dans ce cas-là? Vous avez marqué des imprévus de 9700 \$. Les autres, avant, n'en avaient pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a toujours 10 %.

M. Garon: Non. Dans la plupart des places, il n'y a pas d'imprévus. Même le contrat de 1 141 000 \$ n'a pas d'imprévus. Là, il y a un imprévu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on devrait enlever... Là où il y a des imprévus et variations, ça ne devrait pas exister. On va prendre, par exemple, 214. C'est qu'il y a une variation pour trois ans. À l'engagement 214, c'est 285 500 \$, c'était sa soumission, et on dit: La deuxième année, avec une augmentation, l'indice, les augmentations, deuxième et troisième années, il n'y a pas d'imprévus, là. Donc, c'est une erreur. On devrait enlever imprévus et variations, parce que... Je comprends ce qui est arrivé. C'est que, normalement, on met, dans tous les contrats, 10 %. Vous allez voir que c'est 10 %, mais ça ne s'applique pas dans des contrats de déneigement. (17 h 20)

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 217.

M. Garon: L'estimé était de combien?

M. Middlemiss: L'engagement 216?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 216?

M. Garon: L'engagement 217.

M. Middlemiss: L'engagement 217: 107 170 \$.

M. Garon: Là, il a soumissionné à moins cher.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Hein? À 80 440 \$.

M. Middlemiss: Non, non. L'engagement 217, là, on parle de 217?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 216.

M. Middlemiss: L'engagement 216? Ah, excusez! L'engagement 216, c'était 59 615 \$.

M. Garon: Bon, l'engagement 217.

Une voix: L'engagement 217, on est à...

M. Middlemiss: Bien oui. C'est 107 170 \$. Vous êtes en train de me confondre, Mme la Présidente.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 218.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 219.

M. Garon: L'engagement 219, est-ce qu'il y a des imprévus, ici?

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Remplacement...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: ...et ajout de glissières.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Pourquoi on les marque?

M. Middlemiss: Ah, excusez! Oui, oui, excusez! Moi, là, je pensais que c'était du déneigement; celui-là, il en a. Ça, c'est un contrat normal où on met des imprévus et variations de 10 %. C'est des constructions.

M. Garon: Pourquoi on met toujours 10 % d'imprévus?

M. Middlemiss: Bien, ça fait partie... c'est plutôt une façon de procéder. C'est une prévision qu'on fait qu'il peut y avoir des variations ou

des imprévus pour 10 %. Ça fait partie des traditions dans les contrats qu'on donne.

M. Garon: Ah oui!

M. Middlemiss: Ça empêche d'être obligé de revenir pour chercher d'autres sommes d'argent si, par hasard, on dépasse le coût du contrat, mais on ne le donne pas si on peut exécuter le contrat au prix de 142 621,24 \$. C'est juste, là, comme prévision. Ça ne veut pas dire qu'on le dépense, là.

M. Tremblay (Rimouski): Il n'est jamais donné, en principe?

M. Middlemiss: Non, il... Non, non. Il y a des fois, si on a une réclamation...

M. Tremblay (Rimouski): ...accidentellement.

M. Middlemiss: ...si on dépasse, disons, pour des raisons qu'on peut justifier, le prix du contrat et que l'entrepreneur peut nous justifier qu'il a droit à plus, c'est dans cette somme-là qu'on va chercher la différence. Au lieu de revenir, de retourner chercher d'autres sommes d'argent, on va faire une prévision à l'avance.

M. Dufour: ...vous ne demandez pas la qualité totale. Ce n'est pas ça. Ça ne pourrait pas arriver, à un moment donné, que les gens, ils se forcent un peu le coco, puis, au lieu d'avoir toujours les 10 %... Parce que ça sonne faux, sur votre budget, qu'il y ait toujours 10 % d'extra. À la fin, là, vous faites quoi avec l'argent qui est de trop? On n'en a pas assez sur les chemins, puis vous le périmerez. Ça fait que ça ne marche pas, quant à moi. Moi, je pense que vous n'êtes pas exigeant envers les employés parce que les 10 %, quand c'est à contrat, il devrait y avoir, de temps en temps, un contrat qui arrive dans le mille. Il ne faudrait pas que ce soit toujours...

C'est une habitude ancrée, puis ce n'est pas de la qualité totale, puis ce n'est pas non plus de l'efficacité à 100 %. Moi, je ne comprends pas ça. Ce n'est pas de même que ça fonctionne dans le vrai monde. Ce n'est pas comme ça. Bien, ce n'est pas grave, les employés font n'importe quoi, puis 10 %, au bout, ce n'est pas plus grave.

M. Garon: C'est comme si on vous donnait un budget de 2 000 000 000 \$...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: ...avec 200 000 000 \$ d'imprévus.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Dufour: Il n'y a rien là.

M. Middlemiss: ...ça me surprend que le

député de Jonquière, lui qui a été maire d'une municipalité... tout seuls.

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: ...et qui a donné des contrats...

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: ...et qui avait les 10 % lui-même dans ses contrats, ça, ça me surprend qu'aujourd'hui il commence à nous critiquer. Il a fait la même chose. Ça fait partie des pratiques, mais les 10 %, tu ne les dépenses pas; ils sont là si tu en as besoin. Tu fais ça en prévision. Au lieu d'être obligé de retourner faire un règlement d'emprunt on met 10 % de plus pour nous couvrir. Il l'a fait, lui, quand il était maire. Mon Dieu Seigneur! de venir nous faire des leçons maintenant, aujourd'hui, la mémoire est courte.

M. Dufour: Non, non, non!

Une voix: Ah oui!

Une voix: Bien oui!

M. Dufour: L'administration, de temps en temps, il faut demander, il faut exiger; il faut être exigeant, vous n'êtes pas exigeant pantoute. On ne donnait pas 2000 contrats, dans une municipalité; tu en donnes quelques-uns.

M. Middlemiss: Mais vous en donnez un ou deux...

M. Dufour: On les surveillait, voyons!

M. Middlemiss: ...si vous avez mis...

M. Garon: Le député de Jonquière, n'oubliez jamais une chose...

M. Dufour: Voyons!

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: ...a été maire 22 ans, puis président de l'Union des municipalités 2 ans, parce qu'il était efficace, il était meilleur que les autres. Lui, il ne faisait pas comme les autres. C'est pour ça qu'il a été maire longtemps de même.

Une voix:...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ne tentons pas de noyer le poisson.

M. Garon: Il y a des poissons qui se noient

M. Middlemiss: Qu'on leur donne 100 contrats ou 200 contrats, tu sais, dans un contrat, on a mis 10 %, ça fait partie des traditions dont j'ai parlé. Tout le monde le fait.

M. Garon: Oui, mais là on est dans le libre-échange.

M. Middlemiss: Si tout le monde le fait, parce que... Sinon, il faut être pratique. Une fois qu'on va arriver aux 142 000 \$, puis qu'il reste encore des travaux à faire, mais on n'a pas d'argent pour le payer, on fait quoi? On arrête les travaux, puis on retourne? Puis, là, l'entrepreneur, il dit: Aïe! tu m'as retardé. Ça va te coûter ça de plus. Soyons donc pratiques. Vivons donc sur la terre. Arrêtons de rêver.

M. Garon: Mais, Mme la Présidente, si on avait respecté la tradition, on ne serait pas dans le libre-échange, on ne serait pas dans la qualité totale, on ne serait pas dans la concurrence totale. Là, on a changé de monde, on est rentré dans un monde concurrentiel. Maintenant, c'est la concurrence, les magasins ouverts le dimanche. Si on était dans la tradition... Vous ne respectez pas la tradition, vous ouvrez les magasins le dimanche. Avant, le monde allait à la messe le dimanche. Vous avez changé la tradition.

M. Middlemiss: Ça ne les empêche pas d'aller à la messe. Ils y vont le samedi soir.

M. Garon: Hein? On est à veille de se faire bénir par l'eau Naya comme dans «Surprise sur prise».

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein? Voyez-vous? Alors, là, on disait: La tradition, la tradition. Les traditions, c'est fait pour être changé, ça.

M. Middlemiss: Bien oui! Mme la Présidente, on a changé la tradition dans les contrats de déneigement. Au lieu de dire: On le donne au plus bas soumissionnaire conforme, on dit: On n'acceptera pas en bas du plancher de 80 %. Ça, c'est de l'évolution, Mme la Présidente. Pourtant, on est contre ça.

M. Garon: Non, non, le ministère est comme un dinosaure. On lui pèse sur la queue, puis, une heure après, la tête tourne un peu.

M. Middlemiss: Aïe! celle-là, elle n'est plus drôle. Vous l'avez racontée déjà.

M. Garon: Ha, ha, ha! Lui aussi, il les a toutes racontées.

M. Dufour: Ha, ha, ha! Mme la Présidente, moi, je serais surpris, les 10 % qu'on met, là, à chaque fois, combien il y en a de ce montant-là qui devient à la fin... Est-ce qu'il y en a de périmés, des montants, à partir des 10 % qu'on met de côté à chaque fois? Quand vous dépassez, vous faites quoi de vos 10 %? Quand les 10 %, ils sont dépassés, vous faites quoi? Puis, quand c'est des travaux... Oui?

M. Middlemiss: On revient. Lorsqu'on dépasse les 10 %, on doit revenir ici, puis on a... pour un supplément ou de l'imprévu. Et ça vous donne la chance de questionner.

M. Dufour: Ça arrive, des fois, que vous ne dépassez pas les 10 %?

M. Middlemiss: Oui.

M. Dufour: Vous ne le prenez pas?

M. Middlemiss: Oui, oui. Ah oui, puis c'est parce qu'on... À ce moment-là, on a plus de travaux pour... plus d'argent pour exécuter d'autres travaux. On surveille ça en cours de route, là, hein. On ne laisse pas cet argent-là dormir. C'est lorsque...

M. Dufour: Oui, bien, moi, je... quand on a des travaux qu'on fait, puis du régulier, des glissières, ce n'est pas compliqué, ça, ça se mesure. C'est comme faire des chemins, quand votre prédécesseur disait: On va faire plus avec moins. Je n'avais jamais entendu d'affaire de même. On ne peut pas se défendre contre ça. C'est tellement gros comme énoncé que ça ne se défend pas. Tu sais, on est poigné avec une affaire de même, puis on ne sait plus quoi faire avec: faire plus avec moins. Ça, un langage plus démagogue que ça, tu meurs! Ça ne marche pas. Vous ne pouvez pas faire plus avec moins quand il y a tant de choses...

Quand on regarde les glissières, on sait que ça prend des poteaux qui sont rentrés dans la terre, puis on sait que ça se mesure, puis on sait ce que ça coûte faire ça. C'est 10 % de jeu et de marge de manoeuvre. Je trouve que la marge de manoeuvre... Les 10 % ne devraient pas être automatiques. Pour certains genres de travaux qui sont à répétition, ça pourrait peut-être être 5 %. J'accepterais peut-être 5 %, mais 10 %, je trouve que, moi, il n'a pas besoin... On ne se force pas le coco, là. Le fonctionnaire, il met ça, puis cloc, n'importe quoi. Même s'il se trompe, il a 10 % de marge de manoeuvre.

On pourrait peut-être les forcer un peu. Moi, je disais, hier, à votre collègue comment je trouvais que, des fois, il ne faut pas toujours défendre. De temps en temps, il faut écouter ce que les autres disent.

Une voix: C'est ça.

M. Dufour: Parce que, dans la vie, quel-qu'un qui... Moi, il y a deux façons d'écouter. Il y a écouter les oreilles bouchées, puis tout le temps jouer sur la défensive où on regarde pour voir, puis on étudie, puis on examine...

M. Garon: Je vais m'acheter un cure-dents.

M. Dufour: ...si ce qui est dit, c'est correct ou pas. Si c'est correct, on peut s'en servir pour faire évoluer les choses. Si ce n'est pas correct, bien, au moins, on l'a écouté. Moi, je vois ça souvent. La plupart du temps, les gens, ils se défendent. Ils défendent des politiques, même les députés l'autre côté. Puis je trouve pas sûr que c'est la bonne façon d'essayer de faire avancer... C'est, de temps en temps, d'écouter, puis dire... Peut-être que c'est vrai que ç'a du bon sens comme ça. On pourrait peut-être faire...

Tu sais, si quelqu'un avait toujours pensé... Il y a des gens qui ont dit: On va vous faire des choses supplémentaires. Bien, c'est ceux-là. Ils ont réussi à atteindre les sommets. Celui-là qui parle, bien... Je ne suis pas capable. Bien, il n'est pas capable. Bien, là, on n'est pas capable. Il ne faudrait pas que ce soit un ministère d'incapables; il faudrait que ce soit un ministère de capables.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je conclus que le député de Jonquière n'est pas contre le principe.

M. Dufour: Bien...
(17 h 30)

M. Middlemiss: C'est le quantum. Il dit: Peut-être pas 10 %, peut-être 7 %...

M. Dufour: Mais remettez-le en question.

M. Middlemiss: Donc, ce n'est pas contre le principe qu'il est. C'est le quantum...

M. Garon: C'est parce qu'il ne veut pas vous habituer d'un coup sec.

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, je veux juste vous donner un exemple, là, qu'au ministère des Transports on ne fait pas les choses à l'aveuglette. L'an passé, on a réussi...

M. Garon: J'espère.

M. Middlemiss: Est-ce que vous allez écouter, là?

M. Dufour: On vous écoute tout le temps.

M. Garon: Nous sommes tout ouïe.

M. Middlemiss: On avait réussi, l'an passé, parce qu'il y avait une baisse dans le coût du bitume et qu'on avait des problèmes sur nos

routes qui arrivaient de l'Ontario et des États-Unis, la 20, la 40...

M. Garon: Les problèmes arrivaient de l'Ontario?

M. Middlemiss: Oui, la route était mauvaise et on se faisait toujours reprocher... la 20 qui arrive de la 401 et la 40 qui arrive sur la 417. Il y a la 55 qui arrive des États-Unis et la 15 qui rencontre les États-Unis. On a réussi, à cause des économies de bitume, à paver ces entrées-là à un coût de 7 000 000 \$ ou 8 000 000 \$ basé... C'est parce qu'on a vérifié que le bitume coûterait moins cher, et ce n'était pas planifié. On a réussi à en faire plus avec moins, Mme la Présidente, exactement ce que Marc-Yvan Côté nous disait. Donc, ce n'est pas certainement des gens qui font des choses à l'aveuglette et qui ne pensent pas, qui réussissent à faire des choses comme ça, là.

Une voix: Oui, mais...

M. Middlemiss: Je vous donne juste un exemple, entre autres, Mme la Présidente. C'est tellement facile de critiquer sur des choses comme ça, là, mais...

M. Garon: Mme la Présidente, quelles sont les économies que vous avez faites?

M. Dufour: Parce que le bitume, il coûtait moins cher?

M. Garon: Parce que vous l'avez eu moins cher? Quelles sont les économies que vous avez faites?

M. Middlemiss: Non, non. Nous autres, on n'a pas fait comme nos prédécesseurs. La largeur des lignes blanches, l'épaisseur de la peinture et les petites couches d'asphalte, on n'a pas fait ça.

M. Garon: Vous avez économisé sur quoi?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le coût du bitume... Il n'a pas écouté encore. C'est que le bitume...

M. Garon: Bien oui, vous avez dit...

M. Middlemiss: ...ça coûtait moins cher l'an passé que les prévisions qu'on avait faites.

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: Et on a dit: Donc, on va faire ça. On n'avait pas prévu et on se faisait critiquer sur ça.

M. Garon: Pourquoi vous avez économisé sur le bitume?

M. Middlemiss: Il y avait une chute de prix.

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: Ce n'est pas de votre faute.

M. Middlemiss: Ce n'est pas de notre faute...

M. Garon: Parce que le prix du pétrole a baissé?

M. Middlemiss: Oui, c'est... Non, c'est pour vous montrer qu'on ne s'en va pas à l'aveuglette. On a constaté ça et, aussitôt qu'on a constaté ça, on a décidé d'ajouter dans la programmation de faire ces choses-là. Mme la Présidente, j'ai...

Une voix: Il essaie de se vanter.

M. Garon: Et comme, cette année, le dollar canadien a baissé et que vous importez le pétrole, est-ce que le prix va remonter?

M. Middlemiss: Ça, je ne le sais pas, Mme la Présidente, je ne parle pas de ça. Je vous dis pour tenter de vous démontrer... Si on écoute, Mme la Présidente, le député de Lévis et le député de Jonquière, ils tentent de dire que tous les gens au ministère des Transports, c'est des gens qui ne pensent pas, qui font tout à l'aveuglette. Je vous donne un exemple, c'est qu'on a pris l'initiative. Lorsqu'on a vu qu'il y avait une baisse, on a ajouté des travaux importants. C'est important que l'entrée au Québec de ces endroits-là pour le touriste soit accueillante et que ce soit une belle route comparativement à avant. On n'avait même pas besoin de lire «bonjour». On le savait par la façon qu'on se faisait brasser en arrivant, et le député de Lévis a toujours critiqué. Il critiquait toujours que...

M. Garon: C'est vrai.

M. Middlemiss: On l'a réglé, le problème, Mme la Présidente...

M. Garon: Chez vous, on reçoit des flèches.

M. Middlemiss: ...parce qu'on suivait de proche. Félicitations, félicitations aux gens du ministère d'avoir pris cette initiative-là.

M. Dufour: Quand le ministre nous dit: On fait plus avec moins, ça n'a pas de bon sens. Si vous nous dites que les prix baissent, ce n'est pas de votre faute. À ce moment-là, je vais vous dire: Allez vous chercher des habits de seconde main; vous allez en avoir plus avec moins. Ça, ça va être vrai. Ça va être un habit qui va vous habiller, mais dans les routes, quand on fait du dynamitage, ça se mesure. Bon.

Quand on met du gravier, ça se mesure et

ça se pèse. Quand vous êtes obligé de le rouler, vous savez quelle distance, puis, quand vous mettez l'asphalte, vous le savez aussi. Essayez donc de nous faire accroire que vous allez en faire plus avec moins. Ou la route a des normes et vous la faites, ou bien elle n'a pas de normes et vous ne la faites pas. Ça, par exemple, vous ne m'obstinez jamais. Il n'y a pas de politique là-dedans. C'est le gros bon sens. Puis je suis prêt à aller n'importe où avec vous là-dedans. Je ne suis pas un ingénieur, mais je sais, par exemple, qu'il n'y a rien qui est plus facile à mesurer et à calculer qu'une route, à l'exception quand il y a des choses cachées.

Faire plus avec moins, c'est de la démagogie. Ça ne se fait pas comme ça. Ou on la fait, ou on ne la fait pas, la route. Vous savez bien que l'asphalte... Si vous mettez de la peinture, vous mettez de la peinture. Vous ne pourriez pas dire d'en mettre plus, de l'étirer plus longtemps, la peinture. Vous faites quoi? Et l'asphalte, ça se pèse, ça. Ça part du plan d'asphalte. Elle est pesée. Vous savez combien vous pouvez en mettre. Voyons! Ou bien vous changez les normes si vous dites en faire plus avec moins. Correct. Au lieu de mettre douze pouces de gravier, mettez-en six pouces; vous allez en faire plus avec moins, mais vous allez avoir des maudites routes mal faites.

M. Garon: Oui.

M. Dufour: Alors... Faire plus avec moins dans des choses de même, vous savez bien que ça ne se maintient pas. C'est démagogue, aller dire ça sur la place publique. Quelqu'un qui écoute ça, il est...

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci dit, on revient à nos engagements.

M. Dufour: Il est poigné. Il dit: Aïe, il a dit d'en faire plus avec moins. C'est un maudit beau langage, mais, dans la réalité, ça ne se fait pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Dufour: Ce n'est pas conforme. Ça ne marche pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...lorsqu'on augmente l'efficacité et les choses comme la qualité, on le fait bien la première fois...

M. Dufour: ...donne des moyens.

M. Middlemiss: ...c'est qu'on réussit à en

faire plus avec moins. C'est ça, là. C'est ça qu'on fait. Et c'est ça qu'on tente de faire. C'est ça qu'on est en train de faire pour la qualité, aussi, le programme de cinq ans qu'on commence cette année. On va initier ça. C'est dans le but d'être capable d'en faire... Parce que si on le fait bien la première fois, Mme la Présidente, on devrait tous économiser. Et une chose, je pense, que je veux que les membres de la commission puissent comprendre, c'est que ces imprévus et variations, ça, c'est quelque chose... c'est une prévision. C'est une prévision qui est là. Si nécessaire, on l'utilise. Si ce n'est pas nécessaire, si on peut exécuter les travaux au prix du contrat, on le fait. Donc, c'est une prévision pour empêcher d'être obligé d'arrêter les travaux, à un moment donné, parce qu'on n'est pas certain qu'on va avoir l'autorisation de dépenser plus que le prix du contrat. C'est ça. C'est ça, le but. Ça ne veut pas dire que parce qu'il est là on va le dépenser.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, les explications sont données. Est-ce qu'on passe à un autre engagement? Alors, l'engagement 219, c'est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 220.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 221.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 222.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 223.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 224.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 225.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 226.

M. Garon: Vérifié.

227. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

228. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

229. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

230. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

231. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Dufour: L'engagement 227, c'est encore du déglacage à imprévis. Autrement dit, ça va tout être enlevé, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais on ne recommencera pas le débat sur ça.

M. Garon: Non, mais il y a une erreur. Est-ce qu'il y a une erreur?

M. Middlemiss: Pour le déneigement, là, il n'y en a pas d'imprévis parce que ça, c'est quelque chose qui est facile à évaluer dans le sens que c'est... camions, le nombre d'heures et ainsi de suite. On lui demande de nous donner... Donc, dans ce contexte-là, on n'en met pas d'imprévis. Donc, on est rendus à 229.

M. Garon: Vérifié.

230. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

231. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

232. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

233. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

234. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

235. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: L'engagement 235, vérifié.

236. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Oui, le président du Conseil du trésor, il ne se prive pas. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est sur la route 20. Ce n'est pas bien, bien rentable politiquement. L'engagement 237.

M. Garon: L'engagement 237. Ça, c'est pour amener le monde plus vite à la prison, je suppose, au palais de justice. La prison a été fermée, oui. C'est pour amener le monde à la prison d'Orsainville. Vérifié.

238. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: L'engagement 238, dans ce cas-ci, est-ce que la route va être transférée à la municipalité?

M. Middlemiss: La 173?

M. Dufour: L'engagement 238.

M. Garon: L'engagement 238.

M. Middlemiss: O.K. Non, mais c'est sur la route 173. Je ne pense pas. Bien non. C'est une route provinciale, ça. Ça fait partie du...

M. Garon: Bien oui... Je vous le demande. Non? Vérifié.

239. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Dans Lotbinière, les montants rapetissent. Vérifié.

240. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Dufour: Mégantic encore.

M. Garon: Mégantic-Compton, les montants grossissent.

Une voix: Patronage.

M. Garon: Comment ça se fait que ç'a coûté

cher comme ça, 1,18 km... 1 km à peine, 318 000 \$, pour le terrassement et la structure de la chaussée sur la route 141, dans la municipalité de Saint-Herménégilde?

Une voix: C'est en face de chez eux.
(17 h 40)

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): ...le Québec au complet.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que c'est vous qui répondez pour moi?

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que vous répondez pour moi?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, M. le ministre. Je préfère que ce soit vous.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente. On est allés en soumissions publiques et c'est...

M. Garon: C'est quasiment le prix des autoroutes, ça.

M. Middlemiss: ...la plus basse soumission conforme qu'on a acceptée. C'est exactement le jeu des soumissions...

M. Garon: Votre estimé était de combien?

M. Middlemiss: ...que le député de Lévis nous avait indiqué. L'estimé était de 376 497,75 \$.

M. Garon: C'est pas mal plus bas que l'estimé. L'estimé...

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est ça. Il y a des fois que c'est plus haut que l'estimé...

M. Garon: Une chance que les entrepreneurs ne chargent pas les estimés du ministère, on serait en faillite.

M. Middlemiss: ...des fois, c'est plus bas.

M. Garon: 376 000 \$, l'estimé.

M. Middlemiss: Ah! Quand ça fait l'affaire, Mme la Présidente, on le critique. Quand on arrive en haut et qu'on arrive mieux, on n'en parle pas.

M. Garon: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 240, vérifié?

M. Middlemiss: Des rues à sens unique.

M. Garon: Pardon?

Une voix: ...a influencé la décision.

La Présidente (Mme Bélanger): Il va y en avoir encore l'année prochaine sur cette route-là.

M. Middlemiss: Oh!

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Il en reste pour trois ans pour la finir.

Une voix:...

M. Garon: Oui, mais là, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est marqué: Ce que femme veut, Dieu le veut. Il ne dit pas: Ce que le député de Deux-Montagnes veut, personne ne le veut. Il faut qu'il avertisse ses amis de mettre de la pression.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 241.

M. Garon: Il faut qu'il dise à ses amis de mettre de la pression.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 241.

M. Garon: Bon. L'engagement 241, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 242.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 243.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 244.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 245.

M. Garon: Il n'y en a qu'un qui soumissionne. Quel était l'estimé du ministère, ici?

M. Middlemiss: 38 764,70 \$.

M. Garon: Voyez-vous?

M. Middlemiss: Ah! Bien, là, c'est plus haut, voyez-vous? Attendez une minute, là!

M. Garon: Bien, beaucoup plus haut parce qu'il y a seulement un soumissionnaire. Soumission sur invitation, vous voyez tout de suite. Estimé à 38 764 \$, puis le contrat est 46 457 \$. Il y a rien qu'un soumissionnaire.

M. Dufour: Ce n'est pas assez. Il rajoute 10 %.

M. Garon: Puis, en plus, ils veulent des imprévus de 10 %...

M. Dufour: Ça fait plus de 20 % de différence avec...

M. Middlemiss: Il y en a cinq qui ont été demandés.

M. Garon: 4 millions...

M. Middlemiss: Cinq ont été invités. On a eu seulement une soumission.

M. Garon: Bien oui! On aurait été mieux d'aller en soumissions publiques.

Une voix: Ils voyaient bien qu'il n'y avait pas d'argent à faire avec ça.

Une voix: Bien oui!... ils ont compris.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
246.

M. Dufour: On peut justifier n'importe quoi.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
247.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
248.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
249.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
250.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
251.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
252.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
253.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
254.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
255.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
256.

M. Garon: L'engagement 256, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
257.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
258.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
259.

M. Garon: Ça brasse.

M. Dufour: Le député de Jonquière est fâché. Ha, ha, ha! Il est fâché bien noir.

M. Garon: Voyez ici, un contrat qui est plus regroupé. Dans la même soumission, 153 kilomètres pour enlever les détritiques et la tonte de gazon sur les autoroutes 73, 40, 440, 150... les routes 136, 175.

M. Dufour: Ils font faire ça par des prisonniers.

M. Garon: Voyez-vous, là? 153 kilomètres. On regroupe un contrat, là. C'est exceptionnel, là.

- Une voix:** Oui, mais...
- M. Garon:** Non, mais regardez, il y a un prix compétitif. Regardez à quel point les gens se sont forcés, le plus bas 55 174 \$, 55 280 \$ et 58 970 \$. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 260.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 270... L'engagement 261. J'ai décidé de faire ça vite.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 262.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 263.
- M. Garon:** L'engagement 263, vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 264.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 265.
- M. Dufour:** Encore des imprévus, là, j'imagine.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Déneigement.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'y en a pas d'imprévus, là. l'engagement 266.
- M. Dufour:** À l'engagement 264.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 267. Imprévus.
- M. Garon:** Ça doit être des imprévus encore dans le déneigement, là. Ça a l'air d'un secret bien gardé qu'il n'y ait pas d'imprévus dans le déneigement au ministère.
- M. Middlemiss:** Non, mais si vous remarquez, là, lorsqu'il y a pour trois ans, il n'y a pas d'imprévus. C'est juste qu'il y a quelqu'un qui ajoute ça automatiquement.
- M. Garon:** Qui ne le sait pas encore.
- M. Dufour:** Le secret de Saint-Simon.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 268.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 269.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 270.
- M. Dufour:** Il y a encore un imprévu, là.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 271.
- M. Dufour:** Un imprévu.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 272.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 273.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 274.
- M. Dufour:** Il n'y a pas d'imprévus non plus, là.
- M. Garon:** Il n'y a pas d'imprévus là : non plus normalement, là, hein?
- M. Middlemiss:** Non.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 275.
- M. Garon:** Il y en a encore, là. Ça n'a pas de bon sens. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 276.

M. Garon: Est-ce que l'ensemble des fonctionnaires au ministère le savent qu'il n'y a pas d'imprévus dans le déneigement?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 277.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 278.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 279.

M. Garon: Saint-Thomas-Didyme. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 280.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 281.

M. Garon: Sainte-Aurélie.

M. Dufour: C'est une bonne sainte, ça? Qu'est-ce qu'elle a fait dans la vie, elle? Connais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié, l'engagement 281?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 282.

M. Garon: Sainte-Aurélie, c'est cher pas mal, longueur 0,09 km. Ça veut dire à peu près 100 mètres, même pas, 10 mètres? Comment ça se fait que ça coûte si cher que ça? 0,09 km, ça veut dire que c'est...

M. Middlemiss: Non, mais c'est des approches, c'est la réfection d'un pont en béton, là. Ce n'est pas juste... Il y a la réfection d'un pont en béton, du ciment.

M. Garon: Ah oui, parce que ce n'est pas long. O.K., oui, la réfection du pont.

M. Middlemiss: C'est la plus basse soumission aussi. Donc...

M. Garon: Ce n'est même pas 100 pieds...

M. Middlemiss: ...c'est avec les jeux des soumissions.

M. Garon: 0,09 km.

M. Dufour: Un kilomètre...

M. Garon: Il y a 1000 mètres. Ce n'est pas 10 %, là.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça qui est important.

M. Garon: 1 %, ça fait 10 mètres.

M. Dufour: Bien, 10 mètres, ça fait 100 pieds.

M. Garon: Bien, 10 mètres, c'est 30 pieds. Ça fait 30 pieds.

M. Middlemiss: Kilomètres. C'est 90 mètres, ça.

M. Garon: Non. Ce n'est pas 0,9. C'est 0,09, là.

M. Middlemiss: Oui, de kilomètre. Un kilomètre, c'est 1000 mètres, hein?

M. Garon: 1000 mètres, oui.

M. Middlemiss: Multipliez ça par 1000, là, ça vous donne 90.

M. Garon: 90.

M. Middlemiss: C'est un petit peu plus que...

M. Garon: 300 pieds.

M. Middlemiss: C'est... Oui, c'est à peu près 300 pieds. Donc, ce n'est pas pire, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié, l'engagement 281?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 282.

M. Garon: Lotbinière.

M. Dufour: Encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 283.

M. Garon: Vérifié, l'engagement 282.

(17 h 50)

283. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement là, hein?
M. Garon: Vérifié.
284. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement **M. Middlemiss:** Déneigement, il n'y en a pas. Non.
M. Dufour: Encore.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 294.
M. Garon: Là, c'est peut-être dans Beauce-Sud, par exemple. Vérifié.
M. Garon: Vérifié.
285. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 295.
M. Garon: Vérifié.
286. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 296.
M. Garon: La côte de la Martine, ça, c'est à pic en mosus! Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 287.
M. Garon: Vérifié.
288. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
289. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
290. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
291. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
292. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
293. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
294. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Dufour: Il n'y a pas d'imprévus non plus,
- M. Garon:** Il n'y a pas d'imprévus à 293, hein?
- M. Middlemiss:** Déneigement, il n'y en a pas. Non.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 294.
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 295.
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 296.
M. Garon: Il y a une faute là, hein? Est-ce que c'est ville de «Joncquière» comme si c'était du jonc?
- M. Dufour:** Ça vient de ce mot-là, mais ce n'est pas ça.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Jonc.
- M. Garon:** Est-ce que c'est «Jonquière» ou «Joncquière»?
- La Présidente (Mme Bélanger):** C'est la ville de «Joncquière», puis c'est le comté de Jonquière.
- M. Middlemiss:** Jonquière, qu'on enlève le c. C'est une faute de frappe. Bien oui, c'est une faute de frappe.
- La Présidente (Mme Bélanger):** C'est une faute de prononciation. On le prononce en Lac-Saint-Jean.
- M. Middlemiss:** Non, mais c'est la frappe, là.
- La Présidente (Mme Bélanger):** «Joncquière». C'est au Saguenay. Alors, c'est une prononciation de Saguenéen: «Joncquière».
- M. Dufour:** «H'onquière», «H'oliette» aussi, par exemple.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon?
- M. Dufour:** Ce n'est pas mieux que «Joliette». Pas plus que la «Beauce». Il reste en «Beauce».
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 285, «H'onquière», est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 297.

M. Garon: Ce n'est pas comme à Calumet, par exemple. À Calumet, ça va veiller moins tard.

Une voix: Ah oui.

M. Garon: À Calumet, ça va veiller moins tard.

M. Dufour: Une heure. Une heure du matin.

La Présidente (Mme Bélanger): À Hull aussi.

M. Dufour: Et à Hull aussi. Ça va venir à Hull.

M. Middlemiss: Fermer les bars de bonne heure.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 297.

M. Garon: Oui, coucher avec des tuques. Bonjour. Pas bonjour, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha! Engagement 298.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 299.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 300.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements de septembre 1992 sont vérifiés, sous réserve de certaines réponses.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a qui sont restés en suspens? Je ne m'en rappelle pas. Est-ce qu'il y en a en suspens dans le mois de septembre?

Le Secrétaire: Oui, il y a les engagements 19 et 22.

M. Garon: Pardon?

Le Secrétaire: Les engagements 19 et 22.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 19, 22, 46, 48 et 58.

M. Garon: On va les prendre en note. Attendez un peu. Pas trop vite, on va les prendre en note. En suspens...

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 19 et 22.

M. Garon: Pas trop vite, là. Engagements 19 et 22. Ensuite?

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 46 et 48.

Le Secrétaire: Les engagements 46 et 48...

M. Garon: Les engagements 46 et 48.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et 58 dans septembre 1992.

M. Garon: En septembre. Ah oui, je les ai ici. Je les avais notés. C'est pour ne pas tourner toutes les pages. Alors, ça, si on pouvait avoir les réponses demain, on pourrait en clairer un peu.

Une voix:...

M. Garon: ...on est prêts à continuer.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 17 h 55)