



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère : Transports, secteur voirie

Période : Avril (suite) à novembre 1992

Le mardi 9 février 1993 — No 52

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Engagements en suspens	CAE-3041
Avril 1992	CAE-3041
Août	CAE-3042
Septembre	CAE-3043
Octobre	CAE-3046
Novembre	CAE-3047
Engagements de novembre (suite)	CAE-3056
Réponses déposées	CAE-3103

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Paul Philibert, président suppléant

M. Robert Middlemiss
M. Jean Garon
M. Francis Dufour
M. Ghislain Maltais
Mme Christiane Pelchat
M. Robert Thérien

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 mardi 9 février 1993

Vérification des engagements financiers

(Dix heures dix-neuf minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 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 de l'engagement 54 du mois de novembre 1992. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Camden (Lotbinière) est remplacé par M. Philibert (Trois-Rivières).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ordre du jour est adopté. Là, je ne sais pas comment on peut commencer. Est-ce qu'on revient sur les engagements qui étaient restés en suspens ou si on commence dans la section de novembre?

M. Middlemiss: Ceux qui sont restés en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez des réponses, M. le ministre, pour les engagements en suspens?

Engagements en suspens

M. Middlemiss: On m'indique que j'ai toutes les réponses aux engagements qui ont été laissés en suspens, Mme la Présidente. Est-ce que je les dépose pour la commission ou est-ce qu'on veut...

M. Garon: On pourrait les reprendre un par un.

M. Middlemiss: Un par un?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, j'ai la liste un par un.

M. Middlemiss: D'accord.

Avril 1992

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, dans la liste d'avril 1992, l'engagement 38...

M. Middlemiss: Et 39.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et 39.
(10 h 20)

M. Middlemiss: J'ai une fiche sur ça, Mme la Présidente, l'engagement 38. La firme, c'était L.N. enr., et l'objet, c'était la surveillance de deux contrats.

M. Garon: On est à...

M. Middlemiss: 38.

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

M. Middlemiss: C'est un contrat pour surveiller le terrassement et la structure de chaussée, l'aménagement d'espaces verts, l'assainissement des eaux...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: D'accord?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que vous voulez que je lise tout ou si je vais juste le déposer?

M. Garon: J'aime autant que vous nous le disiez, là.

M. Middlemiss: O.K., d'accord. Donc, le contrat est d'un coût total de 800 000 \$. C'était, dans un premier temps, pour surveiller le terrassement, la structure de chaussée, et ce montant, c'était 310 000 \$. L'autre partie, 490 000 \$, c'est des travaux de terrassement, structure de chaussée, éclairage, déplacement d'utilités publiques sur le tronçon partant de la petite rivière Port-Daniel jusqu'à 300 mètres à l'est de la rivière Port-Daniel, tandis que le premier, c'est des travaux municipaux sur la route 132, ruisseau Castilloux, rivière Port-Daniel.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 39.

M. Middlemiss: 39, c'est la réalisation des mêmes travaux. La firme était Poisson Paquin excavation, pour un coût total de 2 866 198 \$. Paiement par la municipalité de Port-Daniel: 10 %; la SQAE, 30 % et le MTQ, 60 %. Toutefois, j'ai une note ici que la part du MTQ ne tient pas compte de réclamations qui sont en cours.

M. Garon: Pouvez-vous nous redire le b? Vous avez dit le a, là.

M. Middlemiss: Le b dans 38?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Travaux de terrassement et structure de chaussée, éclairage, dépla-

cement d'utilités publiques sur le tronçon partant de la petite rivière Port-Daniel jusqu'à 300 mètres à l'est de la rivière Port-Daniel.

M. Garon: Le coût total était de combien?

M. Middlemiss: Celui-là, c'est 490 000 \$ sur les 800 000 \$. * b, c'est 490 000 \$ et a, c'est 310 000 \$, ce qui fait 800 000 \$...

M. Garon: C'est correct, là.

M. Middlemiss: ...qui est le coût total qui a été payé par le MTQ pour la surveillance.

M. Garon: Les travaux, eux?

M. Middlemiss: Les travaux, c'était 2 000 000 \$...

M. Garon: Pour le b, ça?

Une voix: Pour le b, là, les travaux ne sont pas faits encore.

M. Middlemiss: Non, d'accord. Non, pour le b, les travaux...

(Consultation)

M. Middlemiss: O.K. On va recommencer, là. Pour a, le coût de surveillance est de 310 000 \$ pour le contrat qui a été réalisé par la firme Poisson, Paquin excavation, pour un coût de 2 866 198 \$. Le pourcentage de participation de Port-Daniel est de 10 %, soit 262 189,54 \$; la SQAÉ, 30 %, 869 660,47 \$; le MTQ, 1 734 348 \$, pour 60 %. La deuxième partie, b, de 38, c'est une prévision. Les travaux n'ont pas été exécutés. Donc, la prévision est de 490 000 \$ pour les travaux de terrassement. L'estimé des travaux est de 4 560 000 \$, dont 14 % à Port-Daniel, soit 650 000 \$; 110 000 \$ à la SQAÉ, 3 %, et 3 800 000 \$, soit 83 % pour le ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, nous allons aller à la liste d'août 1992, l'engagement 9.

M. Garon: Ça fait que avril serait...

La Présidente (Mme Bélanger): Avril 1992 est vérifié dans sa totalité.

M. Garon: O.K. Merci.

Août

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la liste d'août 1992: engagements 9, 50, 97, 104, 110, 113, 123, 136 et 144.

M. Garon: Pouvez-vous les nommer un par un?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. L'engagement 9.

M. Middlemiss: On pose la question: Est-ce que le pont situé sur le rang Saint-Pierre, au-dessus de la rivière Pozer, à Aubert-Gallion, sera transféré en vertu de la réforme Ryan? La réponse, c'est oui.

M. Garon: Transféré à la ville de...

M. Middlemiss: Aubert-Gallion.

M. Garon: Aubert-Gallion, ça a été fusionné avec Saint-Georges? Saint-Georges-Ouest a été fusionnée, mais Aubert-Gallion, je ne me rappelle pas si c'était dans le projet de fusion.

M. Middlemiss: Je ne pourrais pas vous le dire. Je ne le sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 9?

M. Garon: En tout cas, c'est transféré.

M. Middlemiss: Oui, c'est transféré à la municipalité.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 50.

M. Middlemiss: Est-ce que le pont situé sur la route Clemville au-dessus de la rivière Port-Daniel sera transféré en vertu de la réforme Ryan? La route Clemville ainsi que le pont situé sur cette route seront effectivement transférés à la municipalité de Port-Daniel.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 97.

M. Middlemiss: Encore la même question: Est-ce que le pont sur la route Saint-Louis au-dessus de la rivière du Domaine, à Sainte-Marie, sera transféré en vertu de la réforme Ryan? Ce pont sera remis à la municipalité de Sainte-Marie le 1^{er} avril 1993. Engagement 104.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 104.

M. Middlemiss: C'est le pont situé sur le rang Saint-Georges au-dessus de la rivière

Chaude, Saint-Basile-Sud. Le rang Saint-Georges et le pont situé sur cette route seront transférés à la municipalité de Saint-Basile le 1er avril prochain.

Engagement 110. Est-ce que la section de la route 204-02-040 située dans la municipalité de Sainte-Rose-de-Watford sera transférée en vertu de la réforme Ryan? Cette section de route sera régionale en 1993-1994. Elle demeurera donc à la charge du ministère. Celle-là demeure à la charge du ministère.

M. Garon: Elle ne sera pas transférée?

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 113.

M. Middlemiss: Engagement 113. Quelle est la date du contrat? La date de la signature du contrat est le 23 juin 1992. Quels sont les échéanciers des travaux? Les travaux ont été complétés le 28 octobre 1992. Y a-t-il eu des pénalités? La réponse est oui: 2000 \$ pour avoir travaillé sur l'autoroute en dehors de l'horaire quotidien stipulé au devis; 43 500 \$ pour le non-respect des délais d'exécution; 1000 \$ pour une signalisation non conforme; 2700 \$ pour avoir travaillé une seconde fois sur l'autoroute en dehors de l'horaire quotidien stipulé au devis.

Engagement 123, août 1992. Est-ce que le ponton sera transféré à la municipalité le 1er avril 1993 dans le cadre de la réforme Ryan? Le ponton visé par cet engagement sera effectivement transféré à la municipalité.

Engagement 136, août 1992. Quelles sont les garanties fournies par l'entrepreneur? Les renseignements concernant les garanties fournies par l'entrepreneur sont joints en annexe. Ici, donc, au lieu de lire tout ça, ça fait partie de l'annexe. C'est bien?

M. Garon: C'est garanti pour combien d'années?

M. Middlemiss: Cinq ans. C'est 100 % pour l'incrusté la première année et 95 % pour la surface. La deuxième année, c'est 95 %, l'incrusté; la troisième, 90 %; 85 % la quatrième; et 80 % la cinquième. Pour la surface, c'est 95 %, 90 %, 80 %, 80 % et nil la cinquième année. D'accord?

M. Garon: Correct.

M. Middlemiss: Engagement 144, août 1992. Est-ce que le pont situé sur la route Saint-Jogues, dans la municipalité de Hope canton, sera transféré en vertu de la réforme Ryan? La route et le pont demeureront à la charge du ministère, car la route est classée collectri-

ce.

Engagements 19 et 22 de septembre 1992.

Septembre

La Présidente (Mme Bélanger): Septembre 1992. Il y a 19, 22, 46, 48, 58.

M. Garon: Lequel vous avez dit, le premier, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 19.

M. Middlemiss: 19 et 22 de septembre.

M. Garon: 19, oui.
(10 h 30)

M. Middlemiss: L'engagement 19. C'est la même question pour les deux: localiser les travaux sur une carte. On a une carte jointe en annexe. Quels sont les chaînages des travaux? Engagement 19, route 170, section 200-2.3 et 200-1.2, ville de La Baie: chaînage 1+930 à 6+025; 0+000 à 1+765; 2+633 à 2+955. Ça, c'est dans le cas de l'engagement 19. L'engagement 22, c'est la route 170, section 200-1.2 et 200-2.3: chaînage 0+400 à 1+930.

Si ce sont des travaux contigus, pourquoi ont-ils été séparés? Les raisons pour lesquelles nous avons procédé par contrats séparés sont les suivantes. Les deux projets étaient déjà inscrits séparément à la programmation des travaux. Deux firmes peuvent être en compétition dans le secteur: la Compagnie Asphalte Itée et Inter-Cité Construction Itée. Nous avons opté pour la Compagnie Asphalte Itée à cause de la proximité de son usine, 1 km, alors que celle d'Inter-Cité Construction était environ à 15 km des travaux. Les résultats obtenus lors d'appels d'offres au cours des dernières années (des soumissions plus élevées que les coûts estimés) nous ont amenés à opter pour la négociation. À titre d'exemple, mentionnons les cas suivants: 1986, route 170, Jonquière, contrat 294-1952-6. Estimation du ministère: 430 033 \$. Première soumission: Inter-Cité, 439 664 \$, donc, plus 2,3 %. En 1987, route 170, Chicoutimi-Jonquière-Larouche, contrat 294-1950-7. Estimation du ministère: 358 717 \$. Premier soumissionnaire: 356 970 \$. Deuxième soumissionnaire: 398 848 \$. En 1988, route 170, l'Anse-Saint-Jean, contrat 294-1104-8. Estimation du ministère: 427 869 \$. Plus bas soumissionnaire: 457 827 \$, donc, plus 7 %. En 1992, route 170, Saint-Félix-d'Otis, contrat 2094-920911. Estimation du ministère: 748 709 \$. Plus bas soumissionnaire: 763 728 \$, donc, 2 % de plus élevé. Donc, on a un peu de comparaisons qui démontrent que la méthode à prix fixe semble encore être avantageuse au point de vue du prix et, aussi, garantit que les travaux demeurent en région.

Engagements 46 et 48 de septembre 1992.

M. Garon: Quand vous dites ça, vous dites: Ça fait de la concurrence. Ça fait de la concurrence, mais ils auraient pu être en région pareil.

M. Middlemiss: Oui, regardez. C'est une soumission publique provinciale...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...présentement. Donc, les gens qui ne sont pas en région sont obligés d'avoir un coût pour déplacer leur équipement. Il y a aussi, dans certaines régions, le problème d'avoir les agrégats, parce que fort probablement que les agrégats disponibles appartiennent déjà à des gens du coin, de la région, et ça devient assez difficile d'obtenir ça à un prix compétitif. Donc, c'est le coût de déplacement des équipements. Regardez, je vous ai indiqué, et je vais le répéter, que nous avons gardé ce système-là parce que nous croyons, à tout point de vue, que c'est encore avantageux pour les citoyens du Québec. On obtient des prix qui sont aussi bas, sinon plus bas, que des soumissions publiques, et ça maintient, dans certaines régions, des entreprises qui font le béton bitumineux qui est utilisé aussi par les municipalités. Donc, on peut certainement questionner le système, mais nous croyons que les gestes que nous posons sont dans les intérêts supérieurs du Québec. D'accord?

M. Garon: Bien, c'est une opinion.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est comme la vôtre, c'est une opinion. Vous croyez que ce n'est pas avantageux. Nous autres, on dit que, en tout et partout...

M. Garon: Je ne dis pas que ce n'est pas avantageux. Je dis qu'au fond ça permettrait une plus grande concurrence. Ça obligerait les gens à affiler leurs crayons.

M. Middlemiss: On vous le démontre dans des cas, et je vais vous donner d'autres exemples où, dans les faits, il y a certains contrats qu'on a voulu négocier avec des gens et les gens ont refusé de les prendre à prix fixe, et lorsqu'on est allés en soumissions, ça nous a coûté plus cher. Il y a tout le volet de s'assurer que, dans des régions, les compagnies de béton bitumineux demeurent là. Sans ça, ils sont obligés de faire concurrence à des gros qui sont situés dans la région de Montréal ou dans la région de Québec. Je peux vous donner un exemple. Dans la région de Québec, si on regarde depuis trois, quatre ans, c'est tout en soumissions publiques. Et c'est à peu près 10 % de plus que si on négociait les contrats. C'est ça que ça nous donne en faisant la comparaison.

M. Garon: Faudrait voir la concurrence.

M. Middlemiss: Il y a beaucoup de concurrence. Ici, à Québec, comme à Montréal, il y a beaucoup de concurrence. Donc, ce n'est certainement pas... C'est une affaire où les gens soumissionnent au prix qu'ils jugent à propos, même s'il y a des soumissions publiques. Donc, on pourrait certainement faire la comparaison. D'ici à ce qu'on ait la preuve, Mme la Présidente, que c'est mieux de procéder par des soumissions publiques... Pas seulement ça, parce que, des fois, il y a des coûts à la société qui ne paraissent pas nécessairement dans les soumissions publiques. Donc, jusqu'à preuve du contraire, nous allons continuer à procéder de cette façon-là. Comme je l'indiquais il y a deux semaines, si la méthode qu'on utilise ne faisait pas l'affaire des entrepreneurs, s'ils se sentaient un peu frustrés par la façon dont on procède, ils nous le diraient. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec recommande de garder ce système-là. Ça ne veut pas dire que, dans certains endroits où on est assuré qu'il va y avoir une saine compétition, on ne pourrait pas procéder par soumissions publiques. Mais où il n'y en a pas, à ce moment-ci, on trouve que la meilleure solution, la meilleure façon de procéder, c'est par prix fixe.

M. Garon: Ça marche.

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

M. Dufour: Là, il y a peut-être une question. Quand vous faites des comparaisons dans les régions, moi, je comprends que là vous pouvez arriver avec certains barèmes, puis aussi des points comparables. C'est difficile à prouver s'il y a collusion ou pas entre les différents soumissionnaires. Est-ce que vous avez au ministère des formules ou une façon de procéder qui vous permettent de voir la tendance, par exemple, d'une région à l'autre et au point de vue du Québec? Parce que, au point de vue de l'asphalte, un des plus grands composants de ça, c'est le pétrole. C'est là que sont les coûts les plus importants. Le gravier, c'est facile à calculer: il y a des distances, on le casse, etc. Mais, c'est dans le pétrole. Est-ce que vous tenez des statistiques par rapport à ça? Est-ce qu'il y a des courbes, par exemple, qui nous permettent de voir - mettons que c'est la région de Gatineau - s'il y a des tendances vers tel montant? Parce qu'il y a une année où, nous autres, on avait fait... Dans la municipalité, on voyait qu'ils s'étaient entendus entre les soumissionnaires. Il y en a deux «plants» d'asphalte chez nous. Ils avaient le même prix. Tu avais beau aller à une place ou à l'autre, c'était pareil. Ils se tenaient à 100 %. Donc, il y avait une entente entre eux autres. Ou ils avaient le crayon tellement aiguisé qu'ils ne pouvaient pas se tromper. Ça, je n'y crois pas.

M. Middlemiss: Non, mais c'est quelque chose qui est assez facile à estimer, ça. Comme vous dites, c'est le bitume. Dans ce cas-là, c'est le ministère qui fournit le bitume à tous les entrepreneurs. On le fournit. Donc, c'est le même prix. On achète ça, nous autres, en grosses quantités, en vrac, et on fournit ça à tous les entrepreneurs qui font des contrats à prix fixe. Puis on négocie à chaque mois.

M. Dufour: Même quand c'est des «plants» d'asphalte, par exemple, qui vont poser leur asphalte sur la route?

(10 h 40)

M. Middlemiss: Bien, pour le bitume qu'ils vont utiliser pour les tonnes d'asphalte que l'on commande d'eux. On fournit le bitume pour les commandes qu'on place avec ces gens-là. On fournit le bitume. Donc, de cette façon-là, il n'y a personne qui peut jouer sur le prix du bitume. C'est ça qu'on compare. On compare ce prix-là qu'on obtient, à prix fixe, avec d'autres contrats, parce que, à l'occasion, on va aller en soumissions publiques juste pour s'assurer, pour voir si, réellement, le prix qu'on a établi, qu'on a fixé avec tous les entrepreneurs, c'est un prix qui est raisonnable, qui colle à la réalité. Donc, on a besoin d'un barème et on va en soumissions publiques. Et c'est là qu'on s'aperçoit, des fois, que c'est plus cher, des fois, que c'est moins cher. Comme vous le dites vous-même, nous autres, on trouve qu'il y a de la concurrence lorsqu'il y a au moins trois usines. S'il y en a seulement deux, on ne trouve pas qu'il y a de la concurrence.

L'autre chose, c'est que, pour protéger nos régions, la façon dont on fonctionne maintenant, c'est que, lorsqu'on va en soumissions publiques, c'est des soumissions publiques à travers la province. Je suis convaincu que, chez vous, M. le député de Jonquière, si à tout bout de champ c'était un entrepreneur qui venait de l'extérieur, comme par exemple de Montréal, et que l'entrepreneur local n'avait pas suffisamment de travail pour garder ses gens occupés, vous en entendriez parler. On dirait: Aïe! Regardez, ce sont des gens qui viennent de l'extérieur. Il faudrait bien tenter de conserver, dans la mesure du possible, notre économie locale.

M. Dufour: Moi, l'interrogation, c'est que, lorsqu'on fait ça, il ne faut pas non plus que... Moi, je dis: C'est vrai, mais, dans des questions de marché, quand on étudie le marché, régionalement oui, mais pas à n'importe quel prix, hein!

M. Middlemiss: Non.

M. Dufour: Si ça double, s'il y a de l'exploitation, moi, mon oeil, je ne veux rien savoir!

M. Middlemiss: Voyez-vous, c'est que, à prix fixe établi, ça ne peut pas doubler. On

l'établit, au début de l'année.

M. Dufour: C'est ça que je vous demande. Est-ce que vous avez des critères qui vous permettent...

M. Middlemiss: Oui, puis...

M. Dufour: ...de surveiller ça pour savoir que, chez nous comme ailleurs... C'est toujours le même gouvernement qui paie, c'est toujours les mêmes payeurs de taxes.

M. Middlemiss: Oui. C'est encore toujours les citoyens qui paient. Et c'est ça que j'indiquais, M. le député de Jonquière. C'est que, pour s'assurer que les prix qui ont été établis, les prix fixes établis, sont réels, à l'occasion, on va en soumissions publiques et on compare. On compare.

M. Dufour: Si vous me dites que vous le faites, pas de problème.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça qu'on fait, mais on est toujours à la recherche de moyens qui vont coûter moins cher aux contribuables et aussi qui vont maintenir une certaine économie en région. Il me semble qu'il ne faut pas oublier ça.

M. Dufour: Ça va.

M. Middlemiss: Merci. Donc, les engagements 46 et 48 de septembre 1992...

Une voix: Adopté.

M. Middlemiss: ...c'est la même chose: Quelle est la localisation des travaux? Quels sont les chaînages? Si les travaux sont contigus, indiquer pourquoi on n'a pas procédé par appels d'offres. Est-ce que vous voulez que je lise toutes les réponses?

M. Garon: Bien, oui, envoyez donc.

M. Middlemiss: Je vais tout vous donner ça. J'ai tout ça, là. Il y a une carte. C'est la même réponse que précédemment, la raison pourquoi on a procédé à prix fixe.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: D'accord?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 58.

M. Garon: Vous allez nous le fournir par écrit?

M. Middlemiss: Tout ça, oui. On a tout ça, là. Tout est prêt. L'engagement 58 de septembre: Quel est le kilométrage par route ou municipalité? Chemin du **Bas-de-la-Paroisse** d'Aubert-Gallion: chaînage 0 + 160 à 3+900, 3,74 km; chemin Royal dans **Notre-Dame-des-Pins**: chaînage 0+00 à 3 + 353, 3,35 km; route du Pont dans Notre-Dame-des-Pins: chaînage 0 + 00 à 0+053, soit 0,5 km. Est-ce que ces routes sont prévues au transfert? Non, ces routes sont classées au réseau routier supérieur sous la désignation de routes collectrices et demeurent, à compter du 1er avril 1993, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

On est rendus au mois d'octobre, Mme la Présidente?

Une voix: Oui.

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

M. Middlemiss: L'engagement 39.

Octobre

La Présidente (Mme Bélanger): Octobre 1992...

M. Garon: Le mois de septembre, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): ...engagements 39, 40 et 65.

M. Middlemiss: Septembre vérifié? O.K. Maintenant, l'engagement 39 d'octobre.

M. Garon: 39, 40, 65.

M. Middlemiss: On demandait: Le pont a été élargi à combien de voies? Quelle est la largeur de l'élargissement et quel est le trafic qui passe sur ce pont? Le pont a été élargi de deux à quatre voies. L'élargissement total est de six mètres. La circulation moyenne, l'été, est de 11 590. La moyenne annuelle est de 11 720.

Engagement 40, octobre 1992. On posait la question: Quels sont les motifs des travaux? Fournir l'adresse des propriétaires de la carrière. Combien y a-t-il eu de réaménagements de carrières en 1992-1993?

a) Les motifs des travaux. Les travaux ont été réalisés sur la recommandation du service de l'environnement du ministère des Transports du Québec. Les principaux facteurs relatifs à ce réaménagement sont: zone limitrophe du **parc Frontenac**, éliminer une face verticale de 40 pieds de haut pour des raisons de sécurité, nivellement du plancher pour éviter l'accumulation de l'eau, éliminer les tas de roches et autres débris, redonner au secteur son aspect naturel ainsi que sa vocation forestière première.

b) L'adresse des propriétaires de la carrière: Gilles et Denis Sévigny, 5857, route 263, Lamb-

ton, Québec, JON 1H0.

c) Combien y a-t-il eu de réaménagements de carrières en 1992-1993? C'est 10, pour un coût de 680 000 \$.

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

M. Middlemiss: 100 %. C'est la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Est-ce qu'elles servent uniquement au ministère ou si elles servent aussi pour...

M. Middlemiss: Elles servaient...

M. Garon: Est-ce que les municipalités en profitent, les individus, les gens qui ont des chalets, n'importe quoi, ou si c'est uniquement pour le ministère?

M. Middlemiss: Les carrières ou les sablières ou les gravières où on s'implique, c'est où on avait un protocole d'entente avec les propriétaires. Lorsqu'on a fini d'exploiter, on doit réaménager pour rencontrer les exigences de l'Environnement.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites, vous devez réaménager, mais est-ce que ce sont des carrières qui servent exclusivement à vous ou s'il y a une partie qui est privée, qui ne sert pas uniquement... Je comprends que c'est des entrepreneurs privés, mais est-ce que la clientèle du ministère dans la carrière, ça représente un pourcentage de 100 % ou un pourcentage inférieur? Si on réaménage une carrière qui est privée, au fond, mais qui sert pour le ministère à 50 %, pourquoi le ministère paierait 100 %?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais, ça se fait par protocole et, donc, on s'engage par protocole. Je peux vérifier, là, à savoir si le propriétaire a le droit de signer une autre entente et de laisser quelqu'un d'autre exploiter cette carrière-là. Moi, je présume que, si nous nous sommes engagés par protocole d'entente, nous sommes les seuls à exploiter et nous devons, à ce moment-là, réaménager lorsqu'on a fini d'exploiter le site. Je peux vérifier pour voir s'il y a des cas semblables. Dans celui-là, ici, on m'indique qu'on était les seuls. Je peux vérifier ça aussi et voir, dans des cas où il y en a d'autres qui l'exploitent, quel est le pourcentage qui serait chargé à ces gens-là.

M. Garon: Vous dites que vous en avez 10 qui ont été refaites; avec la liste des propriétaires, est-ce qu'il y a possibilité d'avoir la liste de ces 10 carrières-là et...

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

M. Garon: ...le pourcentage que vous avez payé dans chacune...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...et, pour chacune, quel pourcentage sert à l'utilisation du ministère?

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: O.K. Vérifié.

M. Middlemiss: Engagement 65...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié. Engagement 65.

M. Middlemiss: ...d'octobre 1992. Est-ce que le pont situé sur la route du Pont, au-dessus de la rivière du Loup, à Saint-Côme-de-Kennebec, sera transféré en vertu de la réforme Ryan? Comme il s'agit d'un pont à complexité élevée, il demeurera à la charge du ministère.

Engagement 53 de novembre...

Novembre

La Présidente (Mme Bélanger): Le mois de novembre 1992.
(10 h 50)

M. Middlemiss: ...1992, Mme la Présidente. On nous demandait le c.v. de M. Gilles Arès. Le c.v. de M. Arès est fourni en annexe. M. Arès a-t-il travaillé au Conseil de la coopération du Québec? Oui, M. Arès a été, de 1974 à 1979, le directeur général du Conseil de la coopération du Québec. Quelle est sa rémunération pour les années 1990, 1991, 1992 et 1993? La réponse est comme suit: 1990, 14 773 \$; 1991, 57 851 \$; 1992, 63 144 \$; 1993, on estime que ça va être 64 230 \$, pour un total de 199 998 \$. Et on va vous remettre tout ça.

Maintenant, l'engagement 39 de novembre.

M. Garon: Est-ce qu'il a produit des rapports? Vous deviez nous dire s'il avait produit des rapports. 199 000 \$, c'est l'argent qui lui a été payé?

M. Middlemiss: À la fin de l'année 1993, si on fait l'addition des 14 773 \$ en 1990, des 57 851 \$ de 1991, des 63 144 \$ de 1992 et de l'estimé de 64 230 \$ de 1993, ça va nous donner un total de 199 998 \$.

M. Garon: Sur quelle période?

M. Middlemiss: Sur quatre ans. Non, pas tout à fait quatre ans, parce que, la première année, 1990, c'est de septembre à décembre, si je ne me trompe pas. Ça va faire trois ans et trois mois.

M. Garon: Est-ce qu'il était vraiment à l'emploi de l'Université du Québec avant que vous décidiez de le prendre à votre charge pour le payer par l'intermédiaire de l'Université du Québec?

M. Middlemiss: L'Université du Québec, par son président, M. Gilles Boulet, a créé, en 1979, l'Organisation universitaire interaméricaine pour se doter d'un outil au niveau de la coopération et du développement international. L'Organisation est située à 3460, de La Pérade, à Sainte-Foy, et ses employés participent aux mêmes avantages et bénéfices marginaux que ceux de l'Université du Québec. Donc, c'est une filiale à part entière de l'Université du Québec.

M. Garon: Organisation interuniversitaire, vous avez dit?

M. Middlemiss: Interaméricaine.

M. Garon: Interaméricaine. Organisation universitaire interaméricaine, et c'est nous autres qui payons à 100 %?

M. Middlemiss: Oui. L'Université du Québec, par son président, a créé... Donc, c'est une création de l'Université du Québec. M. Arès travaillait pour l'Organisation universitaire interaméricaine et l'Université du Québec payait son salaire. Nous autres, on est allés le chercher et on paie à l'Université du Québec le salaire que l'Université du Québec lui donne. Ce sont ses services qu'on a engagés. Au lieu de l'engager, lui, comme un employé, on a dit à l'Université: Prêtez-nous M. Arès et on va vous payer son salaire et ses bénéfices marginaux.

M. Garon: L'organisation interaméricaine, ça marche encore, ça?

M. Middlemiss: Regardez, là...

(Consultation)

M. Middlemiss: On m'indique que ça existe encore, Mme la Présidente. Mais, que ça existe ou que ça n'existe pas, le fait qu'on dise que M. Arès est encore à l'emploi de l'Université du Québec, qu'on est allés le chercher parce qu'on avait besoin de ses services et qu'on paie à l'Université du Québec l'équivalent de ce que l'Université du Québec lui paie, il me semble que c'est ça, l'important. C'est certainement notre rôle de nous assurer que M. Arès fait le travail pour lequel on l'a engagé. D'un autre côté...

M. Garon: Il a produit combien de rapports, à date?

M. Middlemiss: Bien, je ne le sais pas.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que les rapports qui ont été préparés par M. Arès, c'est des rapports internes et ils ne sont pas pour publication.

M. Garon: Alors, est-ce qu'il y a moyen de savoir quelle était l'expertise de M. Arès en matière de transports? C'est marqué ici: Réaliser des travaux d'analyse et de recherche à titre d'expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports. Quelle est, dans le curriculum de M. Arès, l'expertise qui fait qu'on peut l'engager comme expert-conseil au ministère des Transports à un titre aussi ronflant: des travaux d'analyse et de recherche à titre d'expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports? Avant d'être engagé... À l'Organisation universitaire inter-américaine, à part de faire des voyages, je ne vois pas en quoi il y a de l'expertise dans le transport là-dedans. Mais en quoi il avait une expertise quelconque en matière de transports, M. Arès? Si c'est un grand expert comme ça, ça doit être facile à démontrer.

M. Middlemiss: M. Gilles Arès a été engagé au ministère des Transports du Québec à cause de son expérience en planification stratégique et de sa vaste expérience comme gestionnaire dans des secteurs aussi variés que l'éducation, la santé et le développement international. Alors qu'il assumait les fonctions de secrétaire général exécutif de l'Organisation universitaire inter-américaine, M. Arès a organisé et développé des programmes d'études de courte durée, deux mois, et de niveau postgradué en planification stratégique pour les cadres supérieurs des universités latino-américaines.

M. Garon: Où?

M. Middlemiss: Ces programmes ont été développés en collaboration avec des spécialistes du Québec, du Canada, des États-Unis et de l'Amérique latine. Plus de 60 cadres recevaient ainsi cette formation chaque année. La plupart des institutions d'enseignement supérieur du Québec et de l'Ontario ont participé à la réalisation de ces programmes d'études. M. Arès possède une solide formation en administration, comptabilité et économie, ainsi qu'une large expérience de gestion. Les problèmes de gestion sont semblables, quel que soit le secteur où l'on oeuvre. Dans le cadre de ses fonctions comme directeur général du Centre de formation en comptabilité, à Madagascar, M. Arès a été appelé à agir, entre autres, comme conseiller auprès du ministère des Transports de ce pays dans le cadre d'un programme de développement du réseau routier financé par la Banque mondiale.

Pour pallier aux difficultés de gestion du programme, il a organisé, à la demande du ministre, en collaboration avec le Département d'administration et d'économie de l'Université du Québec à Trois-Rivières, un programme d'études en gestion de projets pour les cadres intermédiaires et supérieurs de ce ministère. Ce programme s'est déroulé avec succès pendant plus de deux ans.

M. Garon: Ce que vous dites ici, là, c'est que vous l'avez engagé comme expert, vous avez été le chercher comme expert, pour des travaux d'analyse et de recherche à titre d'expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports. C'est ça qui est dit ici. La seule expérience qu'il aurait, c'est d'avoir fait des routes, d'avoir travaillé pour des routes à Madagascar. Je comprends qu'on envoie une délégation de 60 personnes au Maroc, mais est-ce que notre modèle, c'est le modèle africain, maintenant, au ministère, dans le domaine routier?

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Je ne comprends pas trop, là.
(11 heures)

M. Middlemiss: ...je ne suis pas ici pour faire le procès ou pour juger M. Arès. On m'a posé des questions, et j'ai dit: Voici, on va vous donner son c.v., on va vous donner sa feuille de route. Si le député de Lévis, dans sa sagesse, juge que M. Arès n'avait pas les qualifications pour faire le travail, bien, il en viendra à cette conclusion-là.

M. Garon: Mais, à part de Madagascar où il aurait été un petit bout de temps pour planifier les routes de Madagascar... Je ne sais pas combien il y a de kilomètres de routes à Madagascar, si elles sont en asphalte ou en gravelle, mais je n'en ai jamais entendu parler comme un modèle particulier à suivre à Madagascar. C'est peut-être une nouvelle vision des choses au ministère, mais j'aimerais savoir quelle est l'expérience de M. Arès dans le domaine des transports, à part de Madagascar.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'on a peut-être oublié la raison pour quoi M. Arès était au ministère. Ce n'était pas pour faire des routes, mais c'était pour faire de la planification stratégique. C'est pour ça qu'il était là. Et ça dit qu'il y a eu des programmes, qu'il a développé des programmes, et la plupart des institutions d'enseignement supérieur du Québec et de l'Ontario ont participé à la réalisation de ces programmes d'études. Donc, c'est ça, les qualifications de M. Arès.

M. Garon: Ils étaient organisés où, les programmes d'études? Ils étaient organisés où?

Ça avait lieu où?

M. Middlemiss: Au Canada, aux États-Unis, en Amérique latine. Je vous ai indiqué ça, tout à l'heure, tout ce que je vous ai lu.

M. Garon: Ils avaient lieu où, les programmes d'études?

M. Middlemiss: Ah bien, regardez, chaque endroit, je ne le sais pas. Il y en avait aux États-Unis. À quel endroit aux États-Unis, je ne le sais pas, mais on spécifie qu'il y en avait au Canada. Donc, il y a 10 provinces au Canada.

M. Garon: Où au Canada?

M. Middlemiss: Québec et Ontario. On spécifie qu'il y avait le Québec et l'Ontario.

M. Garon: Au Québec, c'était quoi, entre autres?

M. Middlemiss: Malheureusement, c'est que mon travail, ici, aux engagements financiers, ce n'est pas de réellement donner et de savoir ce que M. Arès fait ou M. X, Y ou Z. C'est qu'on a décidé, comme ministère des Transports, d'engager M. Arès pour la planification stratégique. On est allés le chercher à l'Université du Québec et on a dit: Voici le salaire. L'engagement qu'on vérifie, c'est les sommes d'argent qu'on lui donne.

M. Garon: Oui, justement.

M. Middlemiss: C'est ça. Et on vous dit: On lui a donné ça et c'est le salaire que M. Arès reçoit de l'Université du Québec. On ne l'a pas engagé comme employé chez nous. On a dit: Au lieu de l'engager, on va aller à l'Université du Québec. On a dit: Vous pouvez vous en dispenser, on en a besoin, nous autres. On croit qu'il a les qualifications nécessaires pour nous aider à faire de la planification stratégique et on va lui payer son salaire. Vous, continuez à le payer, puis, nous autres, on va vous payer directement. C'est ça.

Maintenant, je vous ai donné le c.v., tel que vous me le demandiez. Vous pourrez regarder, en plus, sa formation académique, sa carrière professionnelle. Il y en a toutes sortes. Je pourrais tout vous lire ça, mais il me semble qu'on a d'autres engagements qu'on voudrait faire et, une fois que vous aurez vu ça, si vous avez d'autres questions, vous reviendrez. Mais il me semble qu'on n'est pas ici pour faire le procès de M. Arès.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. On ne fait pas le procès de M. Arès, sauf que, au début - et c'est enregistré dans les galées - quand on a fait des travaux il y a une dizaine de jours,

vous avez dit que c'était un expert en transports.

M. Middlemiss: En planification stratégique.

M. Garon: Dans le domaine des transports, dans le transport. Pour faire votre réorganisation du ministère, vous êtes allés chercher quelqu'un qui est à l'Université du Québec, qui est un spécialiste de ça. Vérification faite - j'ai vérifié, je savais qu'il était pour l'Organisation universitaire interaméricaine - il n'y a pas de transports là-dedans. M. Arès, pour tous les gens qui le connaissent, ce n'est pas un expert en transports. Il n'a jamais été un expert en transports. Là, vous me dites qu'il aurait eu à faire des routes à Madagascar, je ne sais il y a combien d'années. Je ne sais pas en quelle année. Je n'ai pas vérifié dans le curriculum, mais on va le voir dans le curriculum. Mais il a été dans d'autres domaines. Je sais qu'il a déjà été directeur général du CHUL, il a déjà été dans des fonctions comme ça, mais il n'a jamais été dans le domaine des transports, que je sache.

Vous avez dit - c'est ça que vous avez dit, c'est marqué ici: On est allés le chercher comme expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports. C'est quelqu'un, à notre avis, qui n'a pas d'expérience dans le domaine des transports.

M. Middlemiss: Bien, vous avez droit à votre opinion sur ça.

M. Garon: Non, non, c'est pour ça que je vous demande, dans son curriculum, c'est quoi son expertise en transports?

M. Middlemiss: Je vous le donne, là, son curriculum. Vous pouvez le regarder, regarder sa formation, sa carrière. Vous verrez ce qu'il a fait. Mais c'est la planification stratégique au ministère des Transports.

M. Garon: Je comprends ça, mais...

M. Middlemiss: Ce n'est pas de faire la conception de routes, de viaducs ou de choses comme ça.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Avec son expérience dans le domaine de la planification, que ce soit dans le domaine de la comptabilité, que ce soit dans le domaine de la santé, lorsqu'on sait comment faire de la planification, il y a des choses qui sont certainement en commun. Mais la planification des routes, ce n'était pas certainement ça. C'est la planification stratégique.

En tout cas, on vous soumet ça. Si vous avez d'autres questions, si vous avez vos réserves,

ves concernant M. Arès, c'est votre droit le plus sacré.

M. Garon: Non, je veux dire en matière de transports. Vous avez dit que c'était un expert. Regardez, moi, je lis l'engagement financier: Réaliser des travaux d'analyse et de recherche à titre d'expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports.

M. Middlemiss: Ça, c'est tel que libellé dans l'engagement?

M. Garon: C'est ça. C'est exactement comme on l'a. Donc, c'est un expert en transports. Moi, à ce que je sache, M. Arès n'a aucune expérience dans les transports.

M. Middlemiss: En d'autres mots, ce n'est pas le fait que M. Arès n'a pas les compétences. Vous admettez qu'il a peut-être des compétences dans la planification stratégique, mais pas nécessairement reliées directement aux transports. C'est ça qui est votre plus haute préoccupation?

M. Garon: Moi, je vais vous dire...

M. Middlemiss: Parce que, de votre connaissance de M. Arès, vous ne croyez pas qu'il a l'expertise ou les compétences dans ce domaine-là?

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Mais, si on avait enlevé «spécifique des transports», est-ce qu'on aurait eu le même barrage de questions?

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: «C'est-à» ça? Non, non, mais c'est ça.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Parce que, si c'est juste parce qu'on a dit «dans le domaine spécifique des transports» et qu'à ce moment-là ce n'est pas tout à fait ça, on pourrait faire éclairer...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: ...cette chose-là, à ce moment-là, si c'est seulement ça qui accroche, là.

M. Garon: Ce n'est pas rien que ça. Voyez-vous, on regarde l'engagement. Vous avez un engagement: l'Université du Québec à Sainte-Foy, c'est un siège social. On le sait. En voyant ça, je sais qu'à l'Université du Québec à Sainte-

Foy il n'y a rien dans ce domaine-là. Il y a un montant d'argent. Vous engagez un expert-conseil qui est à l'Université du Québec à Sainte-Foy; à sa face même, ça n'avait pas de bon sens. Je vous demande des questions; vous me donnez des réponses. Je sais que l'Université du Québec à Sainte-Foy n'a rien à faire dans le domaine des transports.

Alors, plus on gratte, plus on se demande ce que M. Arès fait là. Je comprends que M. Arès puisse avoir de l'expérience dans d'autres domaines, sauf que, dans le domaine des transports... Et vous nous avez dit, autrefois, que c'était pour planifier la réorganisation des transports. Moi, j'ai été...

M. Middlemiss: Le ministère des Transports.

M. Garon: Oui, oui, c'est ça que vous avez dit.

M. Middlemiss: Il y a une différence, là.

M. Garon: Du ministère, oui. La planification stratégique... Je vais vous dire une chose, des mots vides, je connais ça.

M. Middlemiss: O.K. D'accord.

M. Garon: La planification stratégique, on suppose que le général Schwarzkopf, c'est un gars spécialisé en planification stratégique pour attaquer l'Iraq. La planification stratégique, c'est un mot qui ne veut rien dire, au fond. On dit: Expert en matière de planification stratégique. C'est quoi, votre définition de «planification stratégique», en passant? Puisqu'on dit que vous l'avez engagé comme expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports, ça fait quoi, un expert-conseil en planification stratégique dans le domaine spécifique des transports?

M. Middlemiss: La planification stratégique, c'est la réorganisation du ministère...

M. Garon: Ah bon!

M. Middlemiss: ...pour qu'on soit capables de remplir mieux notre mandat et notre vocation. C'est ça. Et on appelle ça - peut-être qu'on n'utilise pas les bons termes - «planification stratégique». Il me semble que ce n'est peut-être pas mauvais en soi, mais c'est afin de réorganiser le ministère des Transports pour faire face aux problèmes d'aujourd'hui. C'est que le ministère des Transports date de longtemps. Déjà, si on retourne dans les années soixante, 70 % du budget étaient pour la construction du réseau routier et l'entretien. Aujourd'hui, c'est seulement 20 %. Donc, le ministère des Transports a changé énormément. Il y a différents modes et types de transport. Donc, il faut se

réorganiser pour être capables de faire face aux défis de l'an 2000. Et c'était ça...

M. Garon: M. Arès relève de qui?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Il relève de qui au ministère?

M. Middlemiss: De M. Germain Halley, le sous-ministre adjoint à l'administration.

M. Garon: Est-ce qu'il a toujours dépendu de M. Halley depuis son arrivée?

M. Middlemiss: Non, parce que M. Halley est à l'administration depuis seulement deux mois. Avant ça, c'était M. Paul Maranda qui était à l'administration et je ne sais pas, au tout début, s'il répondait au sous-ministre adjoint à l'administration.

M. Garon: Vous estimez que les services de M. Arès vont être requis jusqu'à quand? Parce que, là, ils étaient requis jusqu'en 1991? Là, on dit jusqu'à décembre 1993.

M. Middlemiss: Oui, là, c'est jusqu'à décembre 1993. Je n'ai aucune indication si on a l'intention de renouveler son mandat à la fin, s'il y a d'autres choses à faire. À ce moment-là, ça va peut-être se terminer en décembre 1993. Je peux vérifier pour voir s'il y aurait des besoins.

M. Garon: Parce que l'Université du Québec, des fois, a des drôles de dépenses aussi.

M. Middlemiss: Regardez...

(11 h 10)

M. Garon: L'Université du Québec à Rimouski a dépensé 360 000 \$ pour mettre un professeur à la porte, qui était sur le bord de prendre sa retraite dans les quatre ou cinq années suivantes. Des fois, on se demande où il y a de l'argent de trop. Je vais vous dire qu'il y a des places où il a l'air à y en avoir, à un moment donné, pour les fins, puis les fous, à certains endroits. Moi, je pense que, si on veut savoir où l'argent est dépensé, on devrait commencer à fouiller dans les universités. Il y a des gens qui...

M. Middlemiss: Regardez, je pense, Mme la Présidente, que c'est de bonne guerre de questionner les compétences de M. Arès. Il me semble qu'au tout début j'avais indiqué que le ministère est allé chercher M. Arès parce que nous étions d'opinion - nous le sommes encore - que M. Arès avait les qualifications pour nous aider à faire cette planification stratégique, mais on indiquait qu'il n'y avait personne qui aurait pu le faire au même prix, que ça nous aurait coûté plus cher d'aller chercher l'expertise, soit d'un

consultant ou ainsi de suite. On a jugé ça à propos, dans les intérêts des contribuables du Québec, de la même façon que le député de Lévis cherche des moyens pour que ça coûte moins cher et qu'on en fasse plus avec moins. C'est dans ce contexte-là qu'on l'a fait. Maintenant, si vous avez des doutes sur sa capacité, ça, c'est votre affaire.

M. Dufour: Dans ce domaine-là, oui.

M. Garon: J'ai dit, moi, dans le domaine des transports.

M. Middlemiss: Oui, bien, je vous ai dit...

M. Garon: Toujours dans le domaine des transports.

M. Middlemiss: D'accord, si c'est juste le domaine des transports qui vous préoccupe, si j'enlevais le domaine des transports et que je vous disais: La planification stratégique du ministère des Transports, est-ce qu'à ce moment-là ça enlèverait un peu de la préoccupation qui semble vous contrôler là?

M. Garon: Vous dites que vous l'engagez comme expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports. Ce n'est pas un expert en planification stratégique militaire, là. Ce n'est pas pour attaquer l'Iraq. Non, vous dites expert-conseil. On en connaît, des experts universitaires. J'en connais. Il y a des gars qui ont même, à l'université, le doctorat global. Ils sont experts dans tout. Mais j'aimerais savoir... Là, c'est parce que c'est expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports. C'est un expert en transports, vous dites. Mais, moi, je ne comprends pas que quelqu'un puisse faire la planification stratégique des transports sans connaître le transport. À un moment donné, vous avez l'air de dire: C'est un expert en administration.

M. Middlemiss: Non, regardez. Mme la Présidente, si c'est le fait qu'on dise «spécifique des transports» qui préoccupe le député de Lévis, j'ai expliqué quel était le rôle de M. Arès.

M. Garon: Bien oui, réorganiser le ministère.

M. Middlemiss: C'est de faire la restructuration du ministère des Transports pour être capables de mieux accomplir notre mandat. Et ça s'adonne que c'est le ministère des Transports. Certainement que c'est relié aux transports. Ce n'est pas pour la santé. Mais la planification stratégique, c'est pour un meilleur fonctionnement du ministère des Transports. C'est dans ce contexte-là qu'on l'a fait, de la planification.

M. Garon: Mais la réorganisation, à date, elle n'a pas l'air de donner les succès souhaités.

M. Middlemiss: Bien, ça, vous avez droit à votre opinion, M. le député de Lévis. Vous y avez droit. Le temps pourra certainement répondre à ces choses-là.

M. Garon: On va le laisser en suspens encore, parce que je ne suis pas satisfait des réponses. On va voir le curriculum, on va voir les affaires que vous avez dit que vous nous donneriez. Vous aviez dit que vous nous donneriez les rapports qu'il a produits. Mais, là, vous dites que vous ne voulez plus les donner. Est-ce qu'il en a produit? Alors, vous en avez eu combien de rapports?

M. Middlemiss: Ça, je pourrais vous donner... C'est qu'on m'indique, Mme la Présidente, que c'est des rapports internes sur la restructuration. C'est des choses que, malheureusement...

M. Garon: Des rapports écrits ou des rapports verbaux?

M. Middlemiss: Non, ce serait des rapports écrits, je présume, et, à ce moment-là, dans les intérêts supérieurs, ce n'est pas pour publication.

M. Garon: Bon. Si vous avez d'autres informations pour montrer la contribution de M. Arès à la planification stratégique du ministère, n'importe quoi, si vous avez quelque chose. Nous autres, à date, on n'a rien. Vous nous avez dit qu'il y avait des rapports, que vous enverriez des copies. Puis, là, vous dites: Ils sont secrets.

M. Middlemiss: Non, je n'ai pas dit qu'ils sont secrets. J'ai dit que ce n'est pas dans les intérêts supérieurs de les rendre publics. C'est des choses internes.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a?

M. Middlemiss: Oui, il y en a. On me dit qu'il y en a.

M. Garon: On vous dit qu'il y en a. Les avez-vous vus?

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, j'espère que le député de Lévis ne croit pas que je vais aller moi-même vérifier dans les dossiers de M. Arès pour voir ce qu'il a fait et ce qu'il n'a pas fait.

M. Garon: Bien, moi, je m'attendais que, la réorganisation du ministère, le ministre aurait été curieux de voir ce qui avait été écrit là-dessus avec le chambardement. On était prêt à engager des satellites soviétiques, comprenez-

vous, tellement on était fier de son affaire, pour que, même à Madagascar, ils sachent que leur ancien conseiller avait fait la planification du ministère au Québec.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, voyez-vous, on était prêt à y aller urbi et orbi, là. Je ne sais pas si ça a précédé le miroir soviétique, mais, en tout cas, on était prêt à annoncer ça avec grand déploiement, à déplacer des milliers de personnes. J'imagine que les ministres ont eu la curiosité de voir les rapports, ce que leur expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports leur disait. Ça aurait été une curiosité légitime, en tout cas.

M. Middlemiss: Sur ça, Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion, soit le 27 ou le 28 janvier, de répondre au député de Lévis que, oui, on avait une consultation avec les députés ministériels et qu'après cette consultation-là il y aura une restructuration du ministère des Transports qui va être faite. À ce moment-là, M. le député de Lévis et les autres pourront juger des changements, de la restructuration. Ce n'est pas avant qu'on prenne une décision finale dans ce dossier que le député de Lévis pourra juger ou non. On assumera, à ce moment-là, nos responsabilités comme gouvernement responsable.

M. Garon: Bien, là, on va laisser l'engagement en suspens. Tout document que le ministre pourra trouver pour justifier ou indiquant que le choix de M. Arès comme expert-conseil en matière de planification stratégique dans le domaine spécifique des transports était une bonne décision, afin qu'on puisse vérifier cet engagement-là, serait le bienvenu. Son curriculum, n'importe quoi, quelque indice que ce soit, nous sommes preneurs. Autrement, vous nous demandez un acte de foi et nous, nous sommes obligés, comme Opposition, d'être un peu comme Thomas, de mettre un doigt tout le temps.

M. Dufour: La foi sans les oeuvres.

M. Garon: La foi sans les oeuvres, nous autres, ça ne fait pas partie... D'ailleurs, c'est marqué qu'il ne faut pas... Nous autres, on n'a pas la foi sans les oeuvres. On a la foi avec les oeuvres.

Alors, ça va? On va laisser en suspens 53 pour le moment, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on va prendre l'engagement 39 de novembre?

M. Garon: 39...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 39 de novembre.

M. Garon: 39. Bien, on était dans novembre, là aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui mais c'est parce qu'il y a deux...

M. Garon: Pourquoi ils font ça de même à c'theure? C'est la meilleure façon de nous...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la liste d'octobre dans novembre et la liste de novembre dans novembre.

M. Garon: 39, c'est le début de l'autre, là, hein?

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

M. Garon: 39. Si vous aviez un petit rapport de M. Arès, qu'on pourrait voir, un petit rapport qu'il pourrait être intéressant qu'on voie, parmi les nombreux qu'il a écrits, si vous en aviez un, moi, ça me donnerait un indice du genre de travail qu'il a fait.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué tantôt que les rapports de M. Arès, c'est des rapports internes et que, à ce moment-là, nous jugeons que ce n'est pas dans les intérêts de les rendre publics.

M. Garon: Son curriculum, on ne l'a pas eu?

M. Middlemiss: On va voir si on ne peut pas faire quelque chose qui pourrait peut-être donner un peu plus de renseignements au député de Lévis et à la commission surtout sur le travail qui a été accompli par M. Arès.

M. Garon: Est-ce que vous avez son curriculum? Vous l'avez, vous disiez?

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est tout ça. Je vous remets tout ça, là.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: 39.

M. Middlemiss: 39.

M. Garon: On va revenir à 53. On va le garder en suspens, celui-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon? Vous revenez à 53 tout de suite?

M. Garon: Non, non, on va le garder en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah O.K.

M. Garon: 39...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: ...de novembre.
(11 h 20)

M. Middlemiss: Oui, c'est pour l'autoroute 73. On trouvait que les coûts de préparation des plans et devis et de surveillance étaient rendus de l'ordre de 22 %, ce qui est 6 % plus haut que ce qu'on avait indiqué, 16 %. Et ça s'explique par le fait que les travaux de préparation de plans et devis ont été entrepris en 1976, mais interrompus au début de l'année 1977. Un montant de 100 000 \$ avait été dépensé à cette période. La reprise des travaux a eu lieu à l'automne 1987 sur un nouveau tracé et, vu l'urgence dans l'échéancier du ministère, la firme a effectué l'arpentage de génie en période hivernale, occasionnant des coûts supplémentaires. La préparation des plans et devis de l'autoroute comporte la préparation des plans et devis préliminaires des deux chaussées pour délimiter l'emprise et étudier l'ensemble du drainage du corridor. À la suite de cette étape, les plans et devis de la chaussée à construire doivent être refaits pour fins de construction, amenant une duplication de certaines études. Pour ces raisons, le coût de préparation d'un projet d'autoroute est sensiblement plus élevé en comparaison d'un projet conventionnel.

Au cours de la préparation des plans et devis, de nombreuses modifications et des études spéciales, dont l'imperméabilisation d'un tronçon de l'autoroute pour la protection des sources d'eau potable, ainsi que deux changements du tracé sur quatre kilomètres du projet nécessaires pour satisfaire le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, ont été effectuées. De plus, de façon à éviter l'expropriation d'un commerce de transport, une étude de variante de tracé et de profil sur plus d'un kilomètre a été effectuée, occasionnant ainsi une augmentation substantielle du coût de préparation des plans et devis finaux du tronçon de Charlesbourg.

De même, afin de prémunir le ministère contre toute réclamation en dommages dus aux eaux de ruissellement de la part des propriétaires à l'ouest de l'autoroute, le ministère a fait effectuer une étude hydraulique spéciale sur chacun des tronçons afin de minimiser et même de réduire l'impact de la construction de l'autoroute sur les propriétés en aval. L'étude produite a même amené à produire les plans et devis d'un bassin de rétention à même le contrat du tronçon de Stoneham et occasionné plusieurs modifications au drainage du tronçon de Charlesbourg.

C'est pour toutes ces raisons-là, c'est qu'il y a eu des complications qui expliquent pourquoi il y a 6 % de plus d'honoraires. Toutefois, on indique que, pour une autoroute, c'est un peu plus élevé que la normale.

M. Garon: Oui, mais, dans le fond, c'est une autoroute à deux voies. Ce n'est pas une autoroute, c'est une route. C'est une autoroute...

M. Middlemiss: Non, mais c'est que la planification...

M. Garon: ...où il va y avoir deux voies. Deuxièmement, * comment c'est supposé coûter, normalement, des plans et devis et la surveillance d'un contrat? Quel devrait être le pourcentage du coût par rapport au coût des travaux?

M. Middlemiss: J'avais indiqué, Mme la Présidente, qu'on parlait de l'ordre de 16 %, sauf que, là, je viens d'indiquer...

M. Garon: Ce n'est pas 6 %.

M. Middlemiss: ...qu'il y a eu des choses, qu'il y a eu des demandes spéciales qui ont été faites pour ce tronçon-là. Premièrement, ça a débuté dans les années 1977, 1975 et, après ça, en cours de route...

M. Garon: Peu importe.

M. Middlemiss: Bien oui, mais regardez, quand je vous dis, là...

M. Garon: Il y a eu 100 000 \$ de dépensés en 1976-1977, 100 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsque je dis que, pour s'assurer de la protection des sources d'eau potable - il y a des sources d'eau potable - on a été obligés de faire changer le tracé à deux reprises, tu sais. On a aussi été obligés de faire l'imperméabilisation d'un tronçon de l'autoroute pour la protection des sources d'eau potable ainsi que deux changements. On a été obligés aussi de regarder les conséquences du ruissellement. Donc, c'était des choses qui sont spéciales, en plus de faire la conception d'une autoroute avec une emprise qui va accommoder quatre voies, éventuellement. On en construit deux présentement, mais on est obligés de faire le tout. Et fort probablement, si on avait fait quatre voies, que le coût aurait été plus élevé parce qu'on aurait eu deux voies de plus, mais le coût des honoraires aurait été essentiellement le même.

M. Garon: Là, c'est parce que vous êtes à 7 000 000 \$ de plans et devis et de surveillance par rapport à 16 000 000 \$ de travaux. Tu sais, on dira ce qu'on voudra, là, à moins d'être complètement blasé de la vie, 7 000 000 \$ de plans et devis et de surveillance pour une route à 2 voies sur 12 kilomètres! Une géographie qui n'est pas compliquée. Ce n'est pas compliqué du tout. Il y a déjà une route qui passe dans ce

coin-là. Écoutez, à toutes fins pratiques, si on mettait ça en milles, ça veut dire à peu près 1 000 000 \$ du mille pour les plans et devis et la surveillance. Tu sais, avant, on construisait... 1 000 000 \$ du mille pour les plans et devis et la surveillance. On a beau dire qu'on a passé des commandes spéciales, ça aurait coûté moins cher de faire un puits à chacun. Ça n'a pas de bon sens. Je suis en train de me demander, là, s'il y en a qui... Je ferais une enquête bien plus poussée là-dessus. J'ai l'impression qu'il y a des choses qui se passent là qui sont loins d'être normales.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on parle de 3 400 000 \$ d'honoraires.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: On ne parle pas de 7 000 000 \$.

M. Garon: Non, non, 4 850 000 \$ pour les plans et devis et 2 100 000 \$...

M. Middlemiss: Non, non, non. La surveillance et la préparation de plans et devis, c'est 3 530 000 \$.

M. Garon: Ce n'est pas ça que vous avez dit, l'autre fois. Vous avez dit 4 850 000 \$. Vous avez dit: surveillance, 2 100 000 \$. D'ailleurs, regardez ici l'engagement pour la surveillance, c'est 2 100 000 \$. C'est ça que vous avez dit.

M. Middlemiss: 2 000 000 \$, c'est la surveillance.

M. Garon: 2 100 000 \$ pour la surveillance, puis les plans et devis, vous avez dit 4 850 000 \$, il y a quelques jours, pour des travaux de 16 110 000 \$. C'est ça que vous nous avez dit, la dernière fois. C'est enregistré.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on pourrait certainement retourner aux galées. Lorsqu'on est arrivé à cet engagement-là, on avait indiqué, oui, qu'il y avait 4 150 000 \$ et on a dit qu'on était pour vérifier pour voir si ça ne touchait pas d'autres contrats.

M. Garon: C'est 4 850 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, 4 850 000 \$. D'accord. On a vérifié et, aujourd'hui, je vous donne une nouvelle fiche qui dit que, pour le contrat 3120-91-0927 donné à Entreprises Bon Conseil pour une somme de 16 110 429,79 \$, le coût de la préparation des plans et devis pour ce tronçon est de 1 430 000 \$. La surveillance est de 2 100 000 \$. Ça, c'est une prévision. La dif-

férence entre les 4 850 000 \$ et les 1 430 000 \$, c'était pour des travaux qui ont été faits sur d'autres tronçons de l'autoroute 73.

M. Garon: On va revenir là-dessus. On va le laisser en suspens pour le moment, lui aussi.

M. Middlemiss: Bien, regardez, je vais vous donner, pour ne pas revenir là-dessus, Mme la Présidente, la fiche. On m'a posé les questions. Je vous donne les réponses. Les réponses sont ça.

M. Garon: Bien, c'est parce que les chiffres changent.

M. Middlemiss: Non, non. La préparation des plans et devis, là, c'est 1 430 000 \$. Je vous la donne, la fiche. Le coût du contrat est de 16 110 429,79 \$. La prévision pour la surveillance est de 2 100 000 \$. Et c'est ça.

M. Garon: Bon, les plans et devis, vous dites 1 400 000 \$ et quelques...

M. Middlemiss: 1 430 000 \$.

M. Garon: ...alors que, la dernière fois, vous nous avez dit 4 850 000 \$.

M. Middlemiss: J'ai dit que...

M. Garon: Attendez un peu. Ça se reporte à quel engagement? Les 1 450 000 \$, on va les trouver dans quel engagement?

M. Middlemiss: Les 4 850 000 \$, c'étaient les honoraires pour d'autres tronçons.

M. Garon: Non. Celui que vous avez dit là, 1 400 000 \$ et quelques, là?

M. Middlemiss: Regardez, là. On peut certainement aller voir où est la différence entre 1 430 000 \$... On peut aller voir que les 3 420 000 \$...

M. Garon: Les 1 400 000 \$. Vous avez dit que les plans et devis ont coûté 1 400 000 \$ et la surveillance, 2 000 000 \$. Les 1 400 000 \$, on les trouve à quel engagement de quel mois?

M. Middlemiss: Les 1 400 000 \$...

M. Garon: 1 430 000 \$ que vous avez dit.

M. Middlemiss: Oui, c'est pour la préparation des plans et devis du contrat 3120-91-0927 qui a été donné à Entreprises Bon Conseil pour la somme de 16 110 429,79 \$.

M. Garon: Il est où? On le retrouve à quel endroit?

M. Middlemiss: Bien, c'est l'engagement 39 de novembre 1992, là. Lorsqu'on est arrivé... (11 h 30)

M. Garon: 39, c'est la surveillance, mais les plans et devis, 1 430 000 \$.

M. Middlemiss: C'est pour ça, là. C'est la préparation des plans. Une minute, là. C'est qu'il y a deux choses. La conception des plans...

M. Garon: 39, c'est la surveillance, ici.

M. Middlemiss: Oui, sauf que vous m'avez demandé aussi... Chaque fois que vous me posez une question, vous demandez: Combien ça a coûté pour préparer les plans et devis...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...combien ça a coûté pour la surveillance? O.K. Donc, je vous dis: Pour ce contrat-là, qui a été donné à Entreprises Bon Conseil à un prix de 16 110 429,79 \$, pour la préparation des plans et devis, les honoraires ont été de 1 430 000 \$. Pour la surveillance de ce contrat, on a prévu une somme de 2 100 000 \$.

M. Garon: O.K., mais les 1 430 000 \$ se retrouvent à quel engagement, quel mois et quel numéro?

(Consultation)

M. Middlemiss: L'engagement, Mme la Présidente, retourne au mois de février 1989. C'était l'engagement 11746, et c'est: La présente a pour but de demander des crédits additionnels pour défrayer le coût de l'engagement de la firme suivante: Roche Itée, groupe-conseil, dont les services ont été retenus par contrat de services signé le 15 avril 1976 pour effectuer les travaux d'ingénierie relatifs au tronçon de l'autoroute 73 nord compris entre la rue Muir, dans Notre-Dame-des-Laurentides, et la route 371 dans Stoneham, dans la circonscription électorale de Chauveau, sur une longueur de 12,1 kilomètres. Donc, on donne des raisons. On dit: La préparation des plans et devis préliminaires de deux chaussées, incluant l'arpentage de génie, 1 150 000 \$; préparation des plans et devis finaux pour appel d'offres pour une chaussée: 600 000 \$. Pour la surveillance des travaux, on avait mis, à ce moment-là, 3 000 000 \$ comme prévision et on indiquait le montant déjà dépensé pour travaux, en 1976, 100 000 \$ pour un total de 4 850 000 \$. C'est de là que viennent les 4 850 000 \$.

Maintenant, on arrive et on dit: Voici, là, l'engagement 39 de novembre 1992, c'est pour réaliser la surveillance. Donc, les 3 000 000 \$ qu'on avait, là, on les a enlevés. On a enlevé les 3 000 000 \$ qu'on avait dans l'engagement de février 1989. On a un addendum et on dit: Là,

les 3 000 000 \$, on les enlève. O.K.? Pardon?

M. Garon: La surveillance.

M. Middlemiss: La surveillance, on l'enlève et voici le nouvel engagement pour la surveillance, c'est 2 100 000 \$. Donc, c'est exactement ça qu'on dit. Donc, le coût pour la préparation des plans et • devis est de 1 430 000 \$. En d'autres mots, c'est qu'il y a un engagement: préparation de plans et devis, surveillance. Par addendum, on a enlevé la surveillance. Et là, on revient et on dit: Maintenant, pour la surveillance, c'est 2 100 000 \$. Donc, les 4 850 000 \$ étaient basés sur une prévision de 3 000 000 \$ pour la surveillance.

M. Garon: Ça va.

M. Middlemiss: Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 39 est vérifié, ce qui veut dire que tous les engagements laissés en suspens sont vérifiés, à l'exception de l'engagement 53.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 53, est-ce qu'il y a des...

M. Garon: Bien, là, on va regarder nos affaires, à l'heure du midi, les chiffres que vient de dire le ministre, là, sur 39.

Engagements de novembre (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons aux engagements de novembre 1992. Engagement 54.

M. Garon: Ça va. Alors, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 54, vérifié. Engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. Engagement 56.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 57.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 58.

M. Garon: Là, on en demandait deux, mais on reçoit seulement une soumission. Quel est

l'autre à qui on a demandé une soumission et qui ne l'a pas donnée, pour 58? Avant, on en demandait toujours à 3M. Là, on en demandait deux et on en a seulement un qui soumissionne, 3M.

M. Middlemiss: C'est qui l'autre? Qui est l'autre? L'un, c'est 3M; c'est qui, l'autre? Je n'ai pas le nom ici. On va vous le fournir.

M. Garon: O.K.

(Consultation)

M. Garon: Alors, vous allez me donner l'autre nom à qui vous avez demandé de soumissionner?

Une voix: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié. L'engagement 59, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 60.

M. Garon: C'est encore la même chose, là, hein. On en demande à deux et il y en a un qui soumissionne. Ça arrive souvent, ça. On n'en demande pas assez, vous comprenez. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 61.

M. Garon: Comment ça se fait qu'on dit... Je ne comprends pas trop, ici. On nous dit: soumission de 789 600 \$; contrat: 1 000 000 \$ maximum. Si c'est 789 000 \$, pourquoi on dit: contrat de 1 000 000 \$? On prévoit déjà 200 000 \$ de dépassement? Parce que, là, on voit que la firme de Rimouski-Est, elle a un bien meilleur prix que les autres: 789 600 \$. Guay inc., 912 700 \$; Thomas Bellemare, 932 500 \$. On voit, à la soumission, que c'est bon, ça. Par ailleurs, on dit que le contrat va être pour 1 000 000 \$ maximum.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que c'est de l'équipement dont on a besoin pour vérifier les ponts.

M. Garon: Je comprends, là. Ce n'est pas ça que je demande.

M. Middlemiss: D'accord. Non, non, c'est que c'est une prévision; les 1 000 000 \$, c'est une prévision sur 5 ans. C'est qu'on estime que ça nous coûte à peu près 200 000 \$ par année. On s'engage pour quelque 800 heures par année à 191 \$ de l'heure.

M. Garon: Vous aviez estimé le coût à combien? Ah bien, il était allé en soumissions.

Vous avez estimé ça à combien, quand vous êtes allé en soumissions?

M. Middlemiss: On l'avait estimé à 200 \$ de l'heure, puis on l'a eu à 191 \$ de l'heure.

M. Garon: Par Sablinex?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 62.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 63.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 64.

M. Garon: Un instant. À 63, j'essaie de comprendre comment ça marche. J'ai de la misère. La soumission, on dit: Hydrofor, c'est lui qui l'a, qui est le plus bas. On ne marque pas quel prix il a payé. On marque que l'autre après était 52 298 \$, puis on dit: Le contrat va être à 82 362 \$. Acquisition en priorité d'un tracteur industriel-

Une voix: Il est non conforme.

M. Garon: Ils étaient tous non conformes? Ils avaient tous de bien meilleurs prix.

M. Middlemiss: Ils étaient tous non conformes.

M. Garon: O.K. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 63, vérifié. Engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 65.

M. Garon: Qui sont les 6 à qui vous avez demandé des soumissions, puisqu'il y en a rien qu'un, Westburne Québec inc., qui a soumissionné pour l'achat de 488 mètres de tuyaux annelés, semi-rigides en thermoplastique genre «Big-O». Il y en a rien qu'un qui a soumissionné. Vous avez demandé des soumissions à six.

M. Middlemiss: Le seul autre qu'on a, c'est Bow Plastiques.
(11 h 40)

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des six à qui vous avez demandé des soumissions?

M. Middlemiss: On en a seulement un ici. On va vous donner les cinq autres.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 67.

M. Garon: À quoi ça sert, ça, les toiles de polyoléfine tissée, de marque Fabrène?

M. Middlemiss: C'est pour protéger les tas d'abrasifs qu'on a dans nos centres d'exploitation.

M. Garon: Ah, les toiles pour mettre par-dessus les tas. O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 69.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 71.

M. Garon: Regardez ici, rien que pour voir là. J'essaie de comprendre votre méthode. Je ne la comprends pas. Contrat par soumission sur invitation. Vous avez demandé des soumissions à 48 fournisseurs. Vous en avez reçu 14, pour un contrat de quelque 20 000 \$. Pourquoi l'avez-vous demandé à 48? Souvent vous en demandez à pas grand monde.

M. Middlemiss: On est allés chercher les noms au fichier. Il y avait 48 noms au fichier. Donc...

M. Garon: C'est rare que vous allez à 48 noms. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Revérifié. Engagement 71.

M. Garon: Ici, location d'un marteau-pilon pour planter 1400 poteaux de garde-fous avec opérateur, manoeuvres, signalisation et transport des poteaux. Soumissions demandées: 9; soumission reçue: 1. Est-ce qu'on pourrait avoir les noms des neuf soumissionnaires, des neuf entreprises à qui vous avez demandé des soumissions?

M. Middlemiss: On va vous donner les noms. Selon ce que j'ai su, moi, c'est Gardex ltée, à Mont-Laurier.

M. Garon: Pas rien que le nom. Le nom et l'adresse.

M. Middlemiss: Oui, oui. D'accord. Oui, Gardex, il est à Mont-Laurier, lui.

M. Garon: Le nom et l'adresse à Mont-Laurier.

M. Middlemiss: Oui, l'un est à Mont-Laurier, oui, et l'autre est à Durham.

M. Garon: Pour des travaux où? Ce n'est pas marqué où, les travaux.

M. Middlemiss: C'est dans le district de Mont-Laurier.

M. Garon: Ah, c'est dans le district de Mont-Laurier, et le gars de Mont-Laurier n'a pas soumissionné, mais le gars de Durham, dans le comté de Johnson, a soumissionné.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça n'a pas trop de bon sens. C'est curieux, ça. C'est pour des travaux à Mont-Laurier.

M. Middlemiss: Dans le district de Mont-Laurier, hein?

M. Garon: Oui. J'aimerais avoir, dans ce cas-là, les neuf groupes, personnes ou entreprises avec leur adresse, à qui vous avez demandé des soumissions pour des travaux qui vont avoir lieu à quelle place.

M. Middlemiss: Bien, ce serait dans le district de Mont-Laurier où...

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: ...on a des poteaux à planter pour les garde-fous.

M. Garon: Parce que vous en demandez à neuf et il y en a un qui soumissionne seulement.

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est une démocratie. Les gens soumissionnent s'ils veulent

ou non.

M. Garon: Mais il faut s'informer toujours un peu, vérifier s'il n'y aurait pas de collusion. Dans bien des domaines, il y en a, de la collusion.

M. Middlemiss: En passant, Mme la Présidente, c'est le ministère des Approvisionnements et Services qui va en soumissions et pas le ministère des Transports.

M. Garon: Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas là, de soumissions.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, mais c'est que, la semaine dernière, vous disiez qu'on se faisait faire des remontrances par le ministère des Approvisionnements et Services pour des gestes qu'on posait. Je voulais juste vous dire que c'est ce ministère-là qui va en soumissions publiques.

M. Garon: Parce qu'il y a bien des entreprises qui invitent les politiciens à la pêche et ils n'y vont pas, mais on me dit que les fonctionnaires, souvent, ils y vont, eux. Il faut vérifier un peu plus attentivement les affaires. Alors, l'engagement 71, vérifié. L'engagement 72, vérifié.

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

M. Garon: Regardez ici, encore, 15 soumissions demandées, 1 soumission reçue. C'est pour des travaux à quel endroit à 73? Achat de deux lances thermopneumatiques pour nettoyage des fissures (chemins asphaltés) par l'air chaud, deux fraiseuses à joints pour ouvrir les fissures et manuels d'opérateur de pièces et d'atelier. Il y en a rien qu'un qui a soumissionné.

M. Middlemiss: Oui. C'est dans le district de Québec.

M. Garon: Ah oui! Et c'est quelqu'un de ville Saint-Pierre. Ville Saint-Pierre, c'est où, ça?

Une voix: C'est dans l'ouest de Montréal.

M. Garon: Qui a soumissionné? J'aimerais savoir les 15 personnes, entreprises à qui vous avez demandé des soumissions.

M. Middlemiss: Les entreprises à qui on a demandé des soumissions.

M. Garon: Les 15. Il y en a rien qu'une qui a soumissionné.

M. Middlemiss: C'est 73, là? Oui, il y a...

M. Garon: Le devis...

M. Middlemiss: ...Belmag inc., Williams & Wilson Itée, la Compagnie d'outillage industriel de Québec inc...

M. Garon: J'aimerais l'avoir par écrit.

M. Middlemiss: ...Machinerie Transocean Compagnie inc., Richard et cie Itée.

M. Garon: J'aimerais avoir la liste des compagnies, avec leur adresse, à qui vous avez demandé des soumissions, qu'est-ce que vous leur avez demandé, puis celles que vous avez reçues, celles qui ont répondu.

M. Middlemiss: C'est des lances thermo-pneumatiques pour nettoyage des fissures (chemins asphaltés)...

M. Garon: Vérifié, sous réserve de ces réponses-là.

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

M. Garon: Même chose à 74. Achat de 92 feux de circulation; 10 soumissions demandées. Ça doit être des gens qui vendent des feux de circulation. Il y en a rien qu'un qui répond, Les Systèmes de circulation Fortrand, de Terrebonne. Alors, c'est pour des feux de circulation - vous les posez où? - horizontaux de sections différentes selon la norme BNQ 4948-100. Vous en demandez à 10; il y en a rien qu'un qui répond.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est des commandes d'inventaires qu'on a au ministère pour le remplacement lorsqu'on a des... On n'achète pas ça à la pièce. On doit en avoir...

M. Garon: Non, non. Je ne demande pas votre demande. Ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Non, mais vous demandez où on va les placer.

M. Garon: Ah bon, O.K. Non, non.

M. Middlemiss: C'est que ça fait partie de l'inventaire. Au besoin il faut remplacer des...

M. Garon: O.K. Oui, oui. Mais vous en demandez à 10 et il y en a rien qu'un qui répond.

M. Middlemiss: Oui, on en a demandé à Acme Signalisation...

M. Garon: C'est des entreprises qui vendent des feux de circulation, je ne comprends pas pourquoi elles ne veulent pas en vendre.

M. Middlemiss: On en a demandé à Acme Signalisation de Montréal, un autre soumissionnaire. On en a demandé aux Entreprises Robert Côté, de Québec, non; à Équipements de sécurité Arkon, Montréal, non; à Pocatec Itée, La Pocatière, et ils n'ont pas soumissionné.

M. Garon: Il faudrait peut-être bien avertir les gens qui sont au conseil de développement économique de Montréal comment ça se fait que les entreprises qui ont tellement d'ouvrage à Montréal ne soumissionnent pas. Là, vous leur offrez de l'ouvrage, puis ils ne sont même pas foutus de vous faire un prix. Peut-être bien que ça vaudrait la peine d'avertir le président du Conseil du trésor. Il y a quelque chose qui ne va pas, là. J'aimerais ça avoir les 10 noms des entreprises, avec leur adresse, à qui vous avez demandé des soumissions, l'état de la demande et celles que vous avez reçues.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vérifié.
(11 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 74, vérifié. Engagement 75.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 76.

M. Garon: Les tuyaux de tôle. Là, vous voyez, vous en demandez juste à deux dans les tuyaux de tôle. Il y en a en masse pour faire du tuyau de tôle **pourtant**, au Québec, hein?

M. Middlemiss: Deux réponses. On en a demandé à deux et on en a eu deux.

M. Garon: Bien oui. Je veux dire, votre performance est meilleure, mais vous voyez qu'il y a 7 000 \$ de différence: l'un à 60 000 \$, l'autre à 67 000 \$. Vérifié. Ici, vous demandez encore de la tôle...

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 77.

M. Garon: ...vous le demandez à 14, là. Je ne comprends pas la logique, moi. Le contrat le plus gros, 110 000 \$; tantôt, c'était pour 60 000 \$. Vous en demandez à deux, vous avez deux. Là, c'est pour 110 000 \$, vous en demandez à 14.

M. Middlemiss: Bien oui, parce qu'il y a 14 fournisseurs sur la liste d'invitation. Donc, c'est des gens qui fabriquent ça. Il y en a trois qui, dans leur sagesse - et on vit encore dans un monde libre - ont décidé, eux, de soumissionner.

Les 11 autres, ils ont décidé de ne pas soumissionner. Je ne suis certainement pas pour ouvrir une enquête pour voir...

M. Garon: Non, non, non!

M. Middlemiss: ...pourquoi ils n'ont pas soumissionné, là.

M. Garon: Vous en avez trois, puis on va avec l'ordre de prix, là. On voit ça à l'oeil: 110 000 \$, 113 000 \$, 118 000 \$; l'écart est dans une fourchette raisonnable. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 77 vérifié. Engagement 78.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 79.

M. Garon: C'est dans le comté de Rousseau, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Saint-Donat.

M. Garon: Là, on tombe dans le comté de Rousseau, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Hein?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 79.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 80.

M. Garon: Montmagny. Sainte-Perpétue. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 81.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 82.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 83.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 85.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 86.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 87.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 88.

M. Garon: Vérifié... Oh, attendez un peu. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 89.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 90.

M. Garon: Regardez à 89, les écarts, hein? Vous avez 41 000 \$. On donne seulement les 3 soumissionnaires: 41 000 \$, 53 000 \$, 61 000 \$. Tu sais, il y a quand même beaucoup d'écart entre le premier et le troisième, 50 % de différence.

M. Middlemiss: L'estimé du ministère était de 43 924,75 \$.

M. Garon: Voyez-vous...

M. Middlemiss: Le prix est arrivé à 41 580 \$.

M. Garon: Oui, c'est parce que vous avez demandé une soumission publique. Si vous l'aviez demandé rien qu'à deux, Les Entreprises Di Marco et Valgeau, vous auriez eu un prix de 53 000 \$. Là, vous avez une soumission publique...

M. Middlemiss: Oui, mais regardez, Mme la Présidente, là, le député de Lévis a le don de mélanger les pommes avec les oranges. C'est que, là, l'aménagement paysager d'espaces verts, ce n'est pas les mêmes investissements que quelqu'un qui a une usine de béton bitumineux. Et ça ne se construit pas sur tous les coins de rue. Les gens qui font de l'aménagement paysager, il y en a plusieurs. Donc, c'est la raison. Si ça ne coûtait pas si cher de s'installer pour faire du

béton bitumineux, il me semble qu'il y aurait plus de gens qui seraient intéressés à s'installer un peu partout. C'est à cause des investissements que ce n'est pas tout le monde. Il y a l'investissement, puis il y a aussi les employés et il faut avoir suffisamment de contrats pour rentabiliser l'opération. Donc, qu'on ne commence pas à vouloir, tu sais, donner l'impression que le béton bitumineux, c'est la même chose que l'aménagement paysager d'espaces verts. Et puis, si on regarde le coût des travaux, c'est 40 000 \$ et quelques.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 91.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 92.

M. Dufour: Avant de continuer, j'aurais peut-être une précision à demander concernant...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jonquière, à l'engagement 91?

M. Dufour: Ça pourrait être 90 ou 91. Ça ne dérange pas. Non. Il faut que ça soit un contrat par soumission. Vos 80 % dont vous parliez quant à l'entretien, est-ce qu'ils jouent aussi sur...

M. Middlemiss: Le seul endroit où il y a 80 %, c'est sur les contrats de déneigement et ça a été voulu parce qu'on a changé ça à partir de négociations. Les gens qui sont dans le domaine du déneigement nous ont demandé, pour protéger et s'assurer qu'on ait des gens qui sont compétents et qui vont être capables d'exécuter leur mandat, de mettre un plancher de 80 %. C'est seulement dans ça parce que, si on ne l'avait pas établi, le 80 %, Mme la Présidente, on ne pourrait éliminer personne. Donc, c'est pour ça qu'il faut l'indiquer dans les demandes de soumissions que nous n'acceptons pas une soumission en bas de 80 %. Dans d'autres cas, on dit que nous ne sommes pas obligés d'accepter la plus basse ou aucune des soumissions.

M. Garon: Ça prend des bonnes raisons pour ne pas l'accepter, par exemple. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 91. Engagement 92.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 93.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 94.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 95.

M. Garon: L'estimé du ministère, ici, était à combien?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: L'estimé du ministère.

M. Middlemiss: Ah oui! 265 760 \$ pour un an.

M. Garon: Puis, là, il va être donné à?

M. Middlemiss: 249 600 \$.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 96.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 97.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 98.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 99.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Une seconde! Je voudrais apporter une correction à 99.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le contrat était pour 176 895,79 \$, au lieu de 188 835,95 \$, et les imprévus, c'est 17 674,21 \$, pour un total de 194 500 \$.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 100.

M. Garon: 100 quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'engagement 100?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 101.

M. Garon: L'engagement 101, tamisage d'abrasifs sur la route 117. Le ministre avait promis d'élargir la 117 entre Saint-Jovite et La Conception sur une distance de 6 à 7 kilomètres pour la mettre à 4 voies, qu'on avait dit. C'était un engagement dont on avait parlé. En 1986, ça avait été pris, ça.

M. Middlemiss: Au sommet? Aux engagements du sommet? Est-ce que c'était un sommet socio-économique?

M. Garon: Je ne le sais pas. Je ne peux pas vous le dire. Je ne m'en rappelle pas. Mais il y a eu un engagement. Je n'ai pas pris de notes si c'était un sommet ou non. On parlait de 25 000 000 \$. Cet engagement avait été pris en 1986 par le nouveau gouvernement. Quel est l'échéancier là-dedans? Est-ce que c'est encore dans le programme ou si ce n'est plus dans le programme?

M. Middlemiss: Oui, oui. On m'indique qu'on va débiter cette année. Je pense que c'était un coût total de l'ordre de 13 000 000 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Le coût total était de 13 000 000 \$. On m'indique qu'il va y avoir un début cette année avec un budget de l'ordre de 3 000 000 \$.

M. Garon: Les appels d'offres sont faits?

M. Middlemiss: Excusez. Le coût total est de 19 000 000 \$ et non pas de 13 000 000 \$.

M. Garon: Le coût total, ça va être de 19 000 000 \$ pour les 6 à 7 kilomètres? 9 000 000 \$ ou 19 000 000 \$?

M. Middlemiss: 19 000 000 \$.

M. Garon: J'avais compris comme il faut.

M. Middlemiss: Je vous avais dit 13 000 000 \$. Là, c'est 19 000 000 \$.

(12 heures)
M. Garon: J'avais compris 19 000 000 \$, mais mon collègue pensait que vous aviez dit 9 000 000 \$.

M. Middlemiss: Il n'y a rien qui a été fait. On débute cette année avec un contrat de l'ordre de 3 000 000 \$...

M. Garon: Pour faire quel bout?

M. Middlemiss: ...sur les 19 000 000 \$ estimés.

M. Garon: Les 19 000 000 \$, c'est pour quelle partie?

M. Middlemiss: C'est le tout.

M. Garon: Le tout, entre quoi et quoi?

M. Middlemiss: C'est pour l'espace entre les deux quatre-voies. On va faire un quatre-voies avec les deux voies qui sont là.

M. Garon: Entre Saint-Jovite et La Conception?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça coûterait 19 000 000 \$ et vous voulez en faire 3 000 000 \$ cette année.

M. Middlemiss: On commence cette année avec 3 000 000 \$.

M. Garon: L'appel d'offres sera lancé quand?

M. Middlemiss: Au courant de l'été.

M. Dufour: Combien il y a de circulation?

M. Middlemiss: Ah, je ne le sais pas. On pourrait vérifier. La 117, c'est la route qui amène en Abitibi-Témiscamingue. C'est la seule route à partir de...

M. Garon: Si vous allez en appels d'offres cet été, ça veut dire que les travaux ne seront pas avant l'an prochain.

M. Middlemiss: Non. C'est peut-être pour ça qu'on a prévu 3 000 000 \$ cette année. C'est que, par le temps qu'on va aller en soumissions publiques, on ne pourra dépenser plus que les 3 000 000 \$.

M. Garon: Je comprends mal. Est-ce que vous allez en appels d'offres pour des travaux estimés à 3 000 000 \$ ou si vous allez en appels d'offres pour des travaux estimés à plus que ça, mais que vous pensez qu'ils vont avoir le temps de faire des travaux pour 3 000 000 \$ cette année?

M. Middlemiss: On y va pour un contrat total, pour les 19 000 000 \$, mais on prévoit que, cette année, c'est un contrat hors route qu'on peut faire facilement sans faire d'interférence avec la circulation. Et, ensuite, on va continuer pour compléter les travaux.

M. Garon: Quel serait l'échéancier pour

dépenser les 19 000 000 \$?

M. Middlemiss: C'est de 6000 à 7000 véhicules.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non, mais vous m'avez posé la question.

M. Dufour: C'est moi qui l'ai posée.

M. Middlemiss: Le député de Jonquière me l'a demandé. C'est 6000 à 7000 véhicules. Mme la Présidente, l'échéancier est sur trois ans.

M. Garon: Sur trois ans.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Réparti comment? Combien cette année, combien en 1994, combien en 1995?

(Consultation)

M. Garon: C'est combien par année, votre estimé? Les 6000, 7000 véhicules, est-ce que c'est à l'année? Pendant l'été, c'est combien? C'est quoi, quand vous dites 6000, 7000 véhicules par jour?

M. Middlemiss: La moyenne annuelle, c'est 6500, et 7000, c'est l'été. Donc, il y a une augmentation de 500 l'été sur la moyenne annuelle. Je n'ai pas ici les montants, mais, si c'est sur trois ans, c'est certain que, si on dépense 3 000 000 \$ la première année, ce serait de l'ordre de 8 000 000 \$ la deuxième et la troisième année.

M. Garon: C'est 8 000 000 \$ en 1994 et 8 000 000 \$ en 1995, 3 000 000 \$ en 1993.

M. Middlemiss: Oui. Ça peut varier.

M. Garon: Oui, je comprends ce que vous voulez dire.

M. Middlemiss: Pour compléter les travaux en trois ans, c'est de cette envergure.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 101, vérifié. Engagement 102.

M. Garon: Engagement 102, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 103.

M. Middlemiss: Exactement, Mme la Présidente, pour revenir, c'est 3 000 000 \$,

9 000 000 \$ et 7 000 000 \$.

M. Garon: Attends un peu.

M. Dufour: L'échéancier: 3 000 000 \$, 9 000 000 \$, 7 000 000 \$.

M. Garon: Pour 101, 3 000 000 \$, 9 000 000 \$, 7 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est 3 000 000 \$ en 1993, 9 000 000 \$ en 1994 et 7 000 000 \$ en 1995.

M. Middlemiss: C'est ça. Oui.

M. Garon: À 102, c'était quoi, l'estimé du ministère?

M. Middlemiss: 496 548 \$.

M. Garon: Là, vous êtes allés en soumissions.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Regardez, ici. Regardez si c'est bon, là.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Je vais vous en montrer d'autres, là.

M. Garon: Vous aviez un estimé à 496 548 \$. Vous allez en appels d'offres, puis vous avez votre contrat à 464 000 \$ alors que votre estimé est à 496 000 \$. Vous voyez que c'est plus payant d'aller en appels d'offres!

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une des raisons pourquoi on est allés en soumissions, c'est qu'il n'y a pas seulement une couche d'usure, là, il y a: **décohésionnement**, malaxage et revêtement bitumineux. Donc, il y avait plus que 25 % de travaux connexes et, à ce moment-là, on est allés en soumissions publiques.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102, vérifié. L'engagement 103.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 104.

M. Garon: Quel est l'estimé à 103?

M. Middlemiss: 474 256 \$.

M. Garon: Oui. Regardez comment c'est bon. Là, c'est une vraie couche d'usure. Regardez, là, vous avez la preuve. Vous avez fait un appel d'offres, deux soumissionnaires: un à 490 000 \$ - on voit que Désourdy soumissionne plus cher dans les 2 cas - et vous avez une entreprise qui soumissionne à 398 000 \$, alors que votre estimé est à 474 000 \$. Vous voyez, en bas de 500 000 \$, vous n'étiez même pas obligés d'aller en appels d'offres. Vous y êtes allés et, ici, vous avez sauvé 76 000 \$ aux contribuables.

Une voix: Ce n'est pas sûr.

M. Garon: Ce n'est pas sûr? C'est vrai que ce n'est pas sûr, mais on voit que, quand même, la soumission est à meilleur prix.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la raison pourquoi on est allés en soumissions publiques, c'est qu'il n'y avait pas d'usine. L'usine la plus près est à Aylmer. S'il y avait eu une usine, par exemple, sur la route 301, dans la municipalité de Litchfield, à ce moment-là, les estimés auraient pu être... Donc, les comparaisons qu'on fait, là, ce n'est pas nécessairement les mêmes, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous voyez, même si les usines sont plus loin, c'est moins cher que l'estimé du ministère.

M. Middlemiss: Non, c'est que, Mme la Présidente, si l'usine avait été installée... Ça, l'estimation qui est là, c'est à partir de l'usine qui pouvait fournir, à Aylmer. Mais, si l'usine avait été située sur la route 301, à Litchfield, vous auriez pu enlever de ça de l'ordre de 85 kilomètres. Il y a un site qui aurait été exactement en dedans de un kilomètre et, à ce moment-là, regarder un contrat négocié à partir de ce point-là, ça aurait pu être différent. Je vais faire faire l'exercice et je vous répondrai la prochaine fois. Là, on va comparer des pommes avec des pommes, parce que, dans le moment, il n'y avait pas d'usine. S'il y avait eu une usine sur la route 301, qui aurait été en dedans de un kilomètre...

M. Garon: Il n'y en avait pas pour l'appel d'offres, non plus.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Il n'y en avait pas pour l'appel d'offres.

M. Middlemiss: Non, non, mais...

M. Garon: Si on met les choses sur une base égale.

M. Middlemiss: ...à ce moment-là, s'il y

avait eu une usine, là...

M. Garon: Mais il n'y en a pas. On n'a pas le droit de parler sur des hypothèses.

M. Middlemiss: Vous pouvez répondre, vous n'avez pas besoin de votre recherchiste pour répondre, hein?

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Votre recherchiste, ce n'est pas lui qui répond, c'est vous.

M. Garon: Non, c'est parce que notre règlement dit qu'on ne peut pas analyser des questions hypothétiques.

M. Middlemiss: Non, mais c'est lui qui dit qu'il n'y en a pas.

M. Garon: Je n'ai pas le droit de vous poser une question hypothétique.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Il n'y en a pas.

M. Middlemiss: C'est que, dans le passé, il y a déjà eu une usine là. C'est pour ça. Je parle en connaissance de cause, vous savez que c'est dans mon comté.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est dans mon comté et je parle en connaissance de cause.

M. Garon: J'ai remarqué ça.

M. Middlemiss: L'usine aurait pu être sur la route 301, à 2 kilomètres d'un des contrats, et à ce moment-là je suis convaincu...

M. Garon: Oui, mais elle ne l'est pas.

M. Middlemiss: Non, mais on va vous donner ça si ça avait été basé sur une usine qui était installée là. C'est ça qu'il faut comparer, là.

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 103?

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre, quand ses fonctionnaires vont lui souffler quelque chose, je vais lui dire de ne pas répondre par ce que les fonctionnaires lui disent, mais de répondre par lui-même. S'il interdit à mon recherchiste de me donner un conseil...

M. Middlemiss: Oui, oui, oui!

M. Garon: ...il arrive bien plus souvent que ses fonctionnaires lui disent quoi dire que mon recherchiste me dit quoi demander.

M. Middlemiss: Non, non. C'est ça, qu'il vous dise quoi dire, mais qu'il ne le dise pas lui-même assez fort pour que je puisse le comprendre; il me semble que ce n'est pas lui qui répond.

M. Garon: Non, non. Vous comprenez que, si mon recherchiste ne me disait rien, vous me diriez que je le paie pour rien. Au contraire, il est bon, il est très bon.

Une voix: Il est fin et on le sait. Puis on l'aime de même!

M. Garon: Il connaît ça, le transport. Je suis très content de lui. Je vais vous dire une chose: Je ne le changerais pas pour tout l'or au monde!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le temps de demander une augmentation de salaire! (12 h 10)

Des voix: Oh!

M. Dufour: Une déclaration d'amour.

M. Garon: Quoi?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: C'est ce que Holden nous disait à propos du sien.

M. Garon: Hein?

Une voix: Ça a l'air qu'il lui rendait des services...

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 103, c'est vérifié. Engagement 104?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 105?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106.

M. Garon: C'est encore dans le comté de

Rousseau, les ponts. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106?

M. Garon: Berthier, Saint-Cuthbert. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 107?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 108?

M. Garon: Ça coûte cher, là. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 109.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 110.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 111.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 112.

M. Garon: Qu'est-ce que ça veut dire, ici, quand vous dites: «Irrégulière, il n'obtient pas 70 % de la note de passage requise (12g)»?

M. Middlemiss: O.K. Pour avoir le droit de soumissionner, les entrepreneurs en déneigement doivent obtenir 70 points sur une grille d'équipement, d'expérience, d'emplacement de leur garage, ces trois éléments-là. Si les gens ne peuvent pas obtenir une note de 70 %, ils ne peuvent pas soumissionner; et ça, c'était pour s'assurer que c'étaient des gens qui avaient une expérience dans le déneigement.

C'est la dernière année. Mme la Présidente, pour les deux premières années de soumission publique, c'était la façon dont on pouvait établir les compétences. Dorénavant, les gens devront être préqualifiés au ministère des Approvisionnements et Services. C'est une formule que les gens du milieu ont développée avec nous, du ministère, pour s'assurer que les gens qui soumissionnent aient de l'expérience, qu'ils soient bien situés par rapport au circuit qu'ils ont comme contrat et qu'ils aient l'équipement nécessaire.

M. Garon: Ça se trouve un double contrôle, au fond. Vous avez un contrôle, vous vérifiez

s'ils sont capables de faire des contrats; après ça, s'ils sont en bas de 80 % du prix, là, vous ne leur donnez pas le contrat. Pourquoi, quand il arrive un meilleur prix que ce que vous avez estimé, en bas de 80 % du prix que vous avez estimé, vous ne leur donnez pas le contrat, si vous avez déjà qualifié les firmes comme étant capables de faire les contrats?

M. Middlemiss: C'est deux choses différentes, Mme la Présidente. Il faut, dans un premier temps, savoir que les gens ont l'équipement au moment où ils soumissionnent...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...qu'ils ont l'expertise, qu'ils savent...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...comment faire ça et que le garage est situé à la bonne place.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ceci étant dit, ça ne veut pas dire, parce qu'il rencontre ces exigences-là, que le prix auquel il va soumissionner, c'est un prix réaliste. Combien de fois, ici, le député de Lévis nous demande, et même, des fois, suggère que peut-être l'entrepreneur qui a eu le contrat a pris ça trop bas, qu'il est revenu chercher la différence en nous demandant des suppléments et des choses comme ça. Donc, c'est un peu dans ce contexte-là. On a dit: On veut s'assurer qu'ils ont les compétences et, deuxièmement, on veut s'assurer que le prix qui va être soumis est un prix qui est réaliste et qu'à ce prix-là il pourra exécuter son mandat.

M. Garon: Ça veut dire, dans le fond, que, moi, quand je vais acheter quelque chose dans un magasin et qu'il y a une vente, qu'ils vendent à 30 % de leur prix, je devrais refuser en disant: Vous n'avez pas un prix réaliste.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, acheter quelque chose, un produit dans un magasin, si on est satisfait de la qualité et qu'on dit que c'est un bon marché, on achète. Dans le domaine du déneigement, c'est quelque chose qui exige des compétences. Il faut que ça soit fait au moment de la tempête pour s'assurer d'une meilleure sécurité sur nos routes. Et il me semble que la sécurité des utilisateurs de nos routes, on ne devrait pas jouer avec ça. C'est la raison pourquoi on a dit: C'est important que le déneigement se fasse bien.

M. Garon: Ce n'est pas parce qu'un gars charge plus cher qu'il va le faire mieux. Si vous avez qualifié la firme comme étant capable de le

faire, après ça, le fonctionnaire, s'il veut aller en business, qu'il y aille. L'entreprise est en business, est en affaires et elle dit qu'elle est capable de le faire à ce prix-là. Pourquoi, quand vous avez qualifié la firme comme compétente pour le faire, vous dites après ça: On ne leur donne pas le contrat parce qu'ils chargent trop bon marché? Je n'en reviens pas. Je ne comprends pas ça. Je ne suis pas capable de comprendre ce raisonnement-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'ai indiqué, et je vais le dire, nous avons établi ce plancher-là. Pourquoi? C'est qu'il y a des gens qui prennent des contrats des fois et qui, en cours de route, font banqueroute, ne finissent pas les travaux.

M. Garon: Ça arrivera toujours, ça.

M. Middlemiss: D'accord. Mais, nous autres, on a dit: Dans le cas du déneigement, vu que c'est la sécurité des utilisateurs de nos routes qui est en jeu, nous ne voulons pas prendre de chances. Nous voulons nous assurer que celui qui va avoir le contrat, premièrement, a les compétences, a l'équipement, qu'il est bien situé. Ceci explique ses 70 %. L'autre, c'est l'estimation des coûts; c'est des circuits qu'on connaît, des circuits qu'on négocie et on a établi des prix. Donc, basé sur ça, on a dit: Si quelqu'un prend un contrat en bas de 80 %, les chances sont qu'il ne pourra pas l'exécuter. Et, vu que c'est tellement important, la sécurité de nos utilisateurs des routes, on a établi ça comme un plancher à 80 %. C'est ça.

M. Garon: C'est du paternalisme, ça.

M. Middlemiss: Eh bien, regardez, vous pouvez l'appeler comme vous voulez, M. le député de Lévis, c'est ce qu'on a décidé de faire. Je dois vous dire que ça fait 2 ans qu'on le fait et j'ai indiqué que les coûts, la première année, c'était 101 %; l'an passé, c'était 92 %. Donc, sur le plan du coût, on se place très bien. Sur le plan de l'exécution des travaux aussi, ça va bien. Donc, la preuve, elle est là, Mme la Présidente.

M. Garon: Bon! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 112, vérifié. Engagement 113.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 114.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 115.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Middlemiss: En passant, Mme la Présidente, je voudrais juste souligner qu'à l'engagement 117 l'estimation du ministère était de 223 863,95 \$. Le contrat a été pour 226 740,91 \$.

M. Garon: Ça arrive de temps en temps que vous visez juste.

M. Middlemiss: Non, non. C'est que, vous voyez, à prix fixe... Vous voyez qu'il n'y a pas de règles du jeu. Il y a des fois où c'est moins cher. Pourtant, il est situé à la même place. Ce n'est pas toujours du même côté.

M. Garon: Non, non, mais 223 000 \$ ou 226 000 \$, c'est juste assez, ça. Ça arrive, ça.

M. Middlemiss: Mais, là, voyez-vous, avec les imprévus, ça monte à 249 000 \$, tandis que, quand c'est à prix fixe, c'est à prix fixe.

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup d'imprévus là-dedans.

M. Middlemiss: Donc, c'est 226 000 \$ qui est là. O.K.?

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup d'imprévus là-dedans si on a fait la bonne mesure.

M. Middlemiss: Non, je voulais juste souligner ça. Je voulais juste souligner que des choses comme ça se produisent des fois.
(12 h 20)

M. Garon: Oui. Ah! Je comprends, sur le nombre de fois. C'est comme un gars qui est un mauvais tireur et qui tire 20 000 balles dans l'année; il est normal qu'il frappe le «bull's-eye» une fois de temps en temps, même s'il ne l'a pas fait exprès. Ça peut arriver.

(Consultation)

M. Dufour: Je ne sais pas comment ça s'écrit, ça, «bourzaille»!

M. Garon: Le «bull's-eye»: dans l'oeil du boeuf.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Ah bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dans l'oeil du taureau. «Bull's-eye», c'est dans l'oeil du taureau.

M. Dufour: Ce n'est pas «bourzaille», c'est «bull's-eye». C'est parce que le monde dit «bourzaille».

La Présidente (Mme Bélanger): Donc, l'engagement 118 est...

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

123. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

124. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

125. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

126. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

127. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

128. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

129. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

130. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

131. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

132. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: L'engagement 132, vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

134. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

135. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

136. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Supplément pour porter à 1 860 000 \$ le coût du contrat de terrassement et de structure de la chaussée, aménagement d'espaces verts et éclairage routier de la route 132 dans la municipalité de Port-Daniel, encore, dans Bonaventure; 307 937 \$ de dépassement. Alors, c'est quel contrat, celui-là? Est-ce que c'est en plus des engagements 38 et 39 du mois d'avril?

M. Middlemiss: Quand j'ai fait le point sur 38 et 39 ce matin, ça incluait ces coûts-là.

M. Garon: Qui étaient dans la partie a ou la partie b?

M. Middlemiss: La partie a.

M. Garon: C'était dans la partie a.

M. Middlemiss: Oui. L'entrepreneur était Poisson, Paquin excavation inc.; les consultants: L.N. enr.

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que la partie a, c'était 1 734 000 \$, la partie du ministère; là, c'est 1 860 000 \$. Tantôt, vous avez dit que la partie a du contrat: tronçon partant du ruisseau Castilloux jusqu'à la rivière Port-Daniel, c'était 1 734 348 \$, coût payé par le ministère. Là, vous arrivez avec un supplément pour porter à 1 860 587 \$...

M. Middlemiss: J'ai dit 1 734 348 \$. J'ai dit: coût estimatif révisé à la hausse pour la préparation supplémentaire... Dépenses ne tenant pas compte des réclamations en cours. Je vous avais indiqué ça tantôt, là.

M. Garon: Là, ils en demandent plus.

M. Middlemiss: C'est qu'on a mis 100 000 \$, un montant provisoire pour une partie des réclamations réglables par avenant. Et ça, je vous l'avais indiqué, ce matin, que les 1 734 348 \$, qui représentaient 60 %, ne tenaient pas compte de réclamations en cours.

M. Garon: On paie ça, c'est un supplément pour porter à 1 860 587 \$.

M. Middlemiss: C'est une prévision.

M. Garon: Une autorisation budgétaire.

M. Middlemiss: On a mis 100 000 \$ là-dedans, là.

M. Garon: Vous avez mis 100 000 \$ de plus...

M. Middlemiss: C'est qu'on a demandé une somme de 100 000 \$. Ça, le 100 000 \$, c'est un montant provisoire pour une partie des réclamations réglables par avenant. Ça ne veut pas dire que ça va être 100 000 \$. C'est ça la différence entre le montant payé et une prévision qu'on fait en prévision de demandes.

M. Garon: Faites-vous ça sur tous les contrats?

M. Middlemiss: Non. Ça, ici, c'est que, sachant qu'il y a une réclamation qu'on doit régler, si on doit retourner au Conseil...

M. Garon: Oui, mais la réclamation, là...

M. Middlemiss: ...pour approbation...

M. Garon: ...si elle est à l'étude, vous ne pouvez pas présumer et aller chercher des crédits autorisés pour payer une réclamation alors que vous ne l'avez même pas étudiée et que vous ne savez même pas si vous la devez ou si vous ne la devez pas. Qu'est-ce que c'est, ça, cette affaire-là?

M. Middlemiss: Non, non. Ces travaux-là, ils sont exécutés.

M. Garon: Ils sont exécutés?

M. Middlemiss: Oui, ils sont exécutés.

M. Garon: Bon!

M. Middlemiss: Et, durant l'exécution, on sait qu'il va y avoir une réclamation. Donc, on est revenus demander un supplément après, sachant qu'on n'avait pas suffisamment de crédits pour régler ce travail-là. C'est ça, la situation, là, c'est qu'on n'aurait jamais pu prévoir...

M. Garon: Mais est-ce que la réclamation, là, vous avez l'intention de la payer? Elle est déterminée et vous avez l'intention de la payer ou si c'est une réclamation hypothétique?

M. Middlemiss: Non, non, c'est une réclamation d'un montant de 223 000 \$.

M. Garon: Est-ce qu'elle a été étudiée et est-ce qu'elle est acceptée?

M. Middlemiss: Non, elle n'est pas acceptée; on est en train de l'étudier. Donc, sachant qu'il y a une réclamation, si on retourne pour une autorisation d'avoir d'autres budgets, on inclut ces choses-là. Ne pas le faire, on serait obligés de revenir plus tard.

M. Garon: Ça serait mieux de revenir, justement, pour que vos fonctionnaires aient plus de choses à justifier. Ça n'a pas de bon sens de donner des montants d'argent dans le vide de même...

M. Middlemiss: On ne donne pas...

M. Garon: ...pour des réclamations qu'on n'a pas encore étudiées.

M. Middlemiss: Je regrette, Mme la Présidente, on n'en donne pas, d'argent, on fait une prévision. On devra revenir après.

M. Garon: Oui, mais vous ne négociez pas de la même façon...

M. Middlemiss: Bien...

M. Garon: ...quand on vous a donné l'autorisation de le dépenser sur une réclamation, alors que vous...

M. Middlemiss: Regardez...

M. Garon: ...l'avez, l'argent, que quand vous ne l'avez pas et que vous devez le justifier après.

M. Middlemiss: En tout cas...

M. Garon: Écoutez, on se trouve à justifier d'avance des montants qu'on n'a pas acceptés comme réclamation dans un contrat par un entrepreneur qui va être payé plus cher que le montant auquel il a soumissionné.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est quelque chose.

M. Middlemiss: ...c'est deux directions différentes qui font ça. Maintenant, si le député de Lévis, il est motivé, lui...

M. Garon: Je suis estomaqué de ça.

M. Middlemiss: ...parce qu'il y a plus d'argent ou qu'il y en a moins, ça, c'est son problème. Les gens au ministère, nous autres, on n'est pas motivés à savoir si on a de l'argent ou si on n'en a pas. On est motivés par: Est-ce qu'il y a justification?

M. Garon: Est-ce que c'est la façon...

M. Middlemiss: Et, s'il y a une justification à la demande de la réclamation, Mme la Présidente, on va la régler pour les montants que nous trouvons qui sont justes et équitables. On n'est pas influencés par le montant d'argent, les sommes qui sont disponibles; ce n'est pas ça qui nous motive, nous autres. Maintenant, si c'est ça qui motive le député de Lévis, c'est son problème à lui.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. C'est parce qu'il y a des conséquences. Quand vous faites des engagements financiers, vous engagez des sommes d'argent dans un budget et, quand vous engagez des sommes d'argent que vous n'êtes pas certains de dépenser, il arrive des résultats aussi à ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on doit...

M. Garon: Alors, je me demande: Est-ce que c'est la méthode, au ministère, maintenant, de faire ce que le ministre vient de dire, d'engager des sommes pour des réclamations qui n'ont pas encore été étudiées, sur lesquelles on n'a pas encore pris position, et de faire des engagements

et des autorisations budgétaires antérieurs à l'étude des réclamations et antérieurs à la prise de position du ministère sur la réclamation de l'entreprise? Est-ce que c'est nouveau?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Depuis quand vous faites ça?

M. Middlemiss: On m'indique que ces prévisions-là, c'est lorsqu'on est déjà avisés qu'il va y avoir une réclamation et qu'à ce moment-là on est certains que les réclamations sont justifiées jusqu'à un certain point... Je vous ai dit, dans ce cas-ci, par exemple, que c'est 223 000 \$, la réclamation de l'entrepreneur. Nous autres, on prévoit 100 000 \$. Et c'est deux directions totalement différentes qui font l'analyse de la réclamation et qui font la prévision pour une somme additionnelle.

M. Garon: Les 307 937 \$ que vous demandez ici, c'est réparti comment?

M. Middlemiss: Oui, des variations de quantités pour 83 300 \$. Dans les variations de quantités, il y a 47 200 \$ pour 5900 tonnes de granulats concassés; 20 000 \$ en plus pour des travaux non prévus au chaînage 0 + 980 et 1 + 174; 28 800 \$ pour 3600 tonnes de granulats concassés calibre 56 en plus, pour les mêmes raisons que précédemment. Il y a des travaux imprévus: 118 137,87 \$. Pour répondre aux exigences du MENVIQ, nous avons dû décontaminer le site d'un ancien atelier mécanique exproprié par le MTQ et dont les réservoirs étaient situés dans l'emprise acquise. La contamination du sol étant plus importante que prévu, elle a entraîné des coûts additionnels de 120 000 \$; une prévision de 100 000 \$ a aussi été retenue à l'égard d'une réclamation de 223 000 \$ soumise par l'entrepreneur.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 136?

M. Garon: Non, on va revenir là-dessus cet après-midi.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de la suspension de la séance cet avant-midi, nous étions à l'engagement 136 de novembre 1992.

M. Garon: Dans les engagements financiers antérieurs à 136, habituellement, on avait un montant pour des réclamations. On voyait des montants pour des suppléments ou pour des réclamations. Là, on dit qu'on met le montant de la réclamation dans le supplément demandé pour porter à un total x. On met un montant de supplément là-dedans pour une réclamation alors qui n'est pas encore liquidée. Est-ce une pratique courante ou une pratique nouvelle du ministère? Parce que, antérieurement, on voyait constamment arriver des réclamations par elles-mêmes. Il y avait des engagements financiers pour des réclamations et non pas des réclamations comprises dans des suppléments de travaux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai répondu ce matin que c'est la pratique de faire des prévisions lorsqu'on est sensibilisés à une demande de réclamation. Ceci étant dit, lorsque la réclamation va être réglée, on devra venir ici avec un engagement financier qui va indiquer le montant exact de la réclamation. Donc, c'est un peu ça. Il faut comprendre que c'est une prévision, Mme la Présidente. C'est que, sachant qu'on avait besoin des sommes additionnelles pour des variations de quantités, pour des travaux imprévus, on est allés demander... Donc, sachant qu'on aurait une autre demande, une réclamation, on en a profité pour ne pas être obligés de faire tout ça encore pour revenir avec une autre demande de supplément. Il me semble que c'est de la bonne gestion, ça, Mme la Présidente.

M. Garon: C'est parce que vous nous dites que la réclamation, en réalité, est de 223 000 \$ et, vous, vous avez prévu, dans votre montant de 307 937 \$ pour supplément, un montant, si ma mémoire est bonne, de 118 000 \$.

M. Middlemiss: 100 000 \$.

M. Garon: 100 000 \$ juste?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: 100 000 \$ juste pour réclamation. Si vous n'avez pas assez d'argent pour la réclamation, vous pensez que, à ce moment-là, vous allez venir en supplément encore?

M. Middlemiss: Oui, on devra le faire à ce moment-là. Si on a établi le montant provisoire de 100 000 \$, c'est que, basés sur les faits, nous jugeons que nous devrions être capables de régler pour 100 000 \$.

M. Garon: Je vais vous poser la question. Maintenant, vous avez engagé votre budget pour 100 000 \$. On est rendus à telle date, mettons en novembre. La réclamation à date n'est pas réglée?
(14 h 20)

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Bon! Si elle n'est pas réglée...

M. Middlemiss: Si la réclamation avait été réglée au moment de la préparation, on aurait inscrit le montant de la réclamation.

M. Garon: À ce moment-là, vous gelez des crédits pour une réclamation alors que vous ne savez pas si vous allez la régler avant le 31 mars. Ça veut dire que, à ce moment-là, vous avez gelé des crédits dans vos engagements financiers pour une réclamation alors que vous ne savez même pas si vous allez la payer avant le 31 mars, si elle sera liquidée avant le 31 mars.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on croit réussir à régler avant le 31 mars.

M. Garon: Si vous ne réglez pas, ça va être périmé.

M. Middlemiss: Bien, à ce moment-là, si on ne réussit pas à le régler, ça va faire partie des crédits périmés.

M. Garon: Bien, c'est ça. Alors, c'est pour ça que ça présente des problèmes, entre autres. Vérifié.

M. Middlemiss: Ça ne présente pas de problèmes, Mme la Présidente. On va tenter de le régler, le différend, avant le 31.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 136, vérifié. Engagement 137.

M. Garon: À l'engagement 136, la réclamation formelle, vous les avez reçus, les 223 000 \$?

M. Middlemiss: Oui. On reçu ça, oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 138.

M. Garon: L'engagement 137 est vérifié. Pour 138, Bonaventure. Non, c'est dans le comté de Gaspé, à Barachois. Est-ce que Barachois est dans Percé?

Une voix: Dans Gaspé.

M. Garon: Dans la municipalité de Percé?

M. Middlemiss: La MRC de Pabos, la municipalité de Percé.

M. Garon: Ça veut dire que...

M. Middlemiss: C'est la circonscription électorale de Gaspé.

M. Garon: Gaspé. C'est parce que Barachois, c'est à une bonne distance de Percé même. Je ne savais pas que les municipalités de **Cannes-de-Roches**, Coin-du-Banc, Bridgeville, Barachois étaient dans Percé.

M. Middlemiss: Oui. On m'indique que Barachois est dans la municipalité de Percé.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 138 vérifié. Engagement 139.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 140.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 141.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 142.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 143.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 144.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 145.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 146.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 147.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 148.

M. Garon: Vérifié.

149. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement mond et de Saint-Elzéar. Sur quelle distance?
- M. Garon:** Vérifié.
150. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
151. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
152. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
153. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
154. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
155. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
156. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
157. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
158. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
159. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
160. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Rangs 12 et 14. Renforcement au gravier et pose d'une couche unique de pavage à l'enrobé bitumineux sur le rang 3 est, ainsi que sur les rangs 12 et 14 des municipalités respectives de New Rich-
- M. Middlemiss:** De 1,37 kilomètre sur les 12e et 14e rangs, et 1,8 kilomètre sur le 3e rang de New Richmond. Donc, sur le 12e et le 14e rangs de Saint-Elzéar, c'est 1,37, et le 3e rang de New Richmond, 1,18.
- M. Garon:** Est-ce que c'est transféré à la municipalité avec la réforme Ryan?
- M. Middlemiss:** Oui.
- M. Garon:** Vérifié.
161. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
162. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
163. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
164. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
165. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
166. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
167. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
168. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
169. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
170. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

171. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
172. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
173. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
174. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
175. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
176. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié. Oui, vérifié.
177. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
178. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Qu'est-ce qui fait que ça a coûté si cher du kilomètre ici, à Shenley canton, Saint-Honoré et La Guadeloupe? Ça donne 7,8 kilomètres pour presque 1 000 000 \$, pour correction, renforcement et couche d'usure à l'enrobé bitumineux.
- M. Middlemiss:** On est allés en soumissions publiques et le prix a été de 989 100 \$.
- M. Garon:** Et votre estimé?
- M. Middlemiss:** L'estimation du ministère était de 825 741,44 \$. Donc, vous voyez que, dans un cas comme ça, c'est probablement la même usine qui était le plus près. Après étude, ce sont des raisons qui nous amènent des fois à... Et c'est une façon de vérifier pour voir si les contrats à prix fixes sont avantageux.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- 178, vérifié. Engagement 179.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 180.
- M. Garon:** Un quart de kilomètre pour 70 000 \$, ça fait à peu près 280 000 \$ du kilomètre. Qu'est-ce qu'il y a de spécial dans ce bout-là, à **Notre-Dame-de-la-Merci**, sur le chemin Montée de la Réserve?
- (Consultation)
- M. Middlemiss:** C'est terrassement et structure de chaussée.
- M. Garon:** C'est très cher.
- M. Middlemiss:** Ça tombe dans les prix. L'estimation du ministère était de 68 421,76 \$.
- M. Garon:** Pourquoi c'est plus cher là?
- M. Middlemiss:** Non, c'est terrassement, structure de chaussée et revêtement à l'enrobé bitumineux. Ce n'est pas juste une couche d'usure, ça.
- M. Garon:** Ça équivaut à 270 000 \$ du kilomètre.
(14 h 30)
- M. Middlemiss:** Oui, oui. C'est certain que, lorsqu'on va pour un contrat de 0,24 kilomètre, à l'unité, ça coûte plus cher que si ça avait été un contrat de huit kilomètres.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 181.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 182.
- M. Garon:** Là, voyez-vous, il s'agit de 2 200 000 \$ pour 3,73 kilomètres. Ça équivaut, à toutes fins pratiques, à presque 600 000 \$ du kilomètre.
- M. Middlemiss:** Donc...
- M. Garon:** À Saint-Ferréol.
- M. Middlemiss:** Oui, c'est peut-être quelque chose qui était un peu plus complexe.
- M. Garon:** Terrassement, structure de chaussée, travaux municipaux, revêtement. Les travaux municipaux, est-ce que vous payez à

100 %? Quels travaux municipaux vous faites là-dedans? La municipalité paie 123 992 \$.

M. Middlemiss: Je vais vérifier quels travaux municipaux ont été faits. C'est fort probablement l'égout pluvial. On vérifie.

M. Garon: Vous payez dans quelle proportion?

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: Les travaux municipaux, ils sont payés dans quelle proportion par le ministère?

M. Middlemiss: On va vérifier, puis on va vous donner tout ça, quel est le genre de travaux, la participation du ministère, la participation de la municipalité.

M. Garon: Ça marche. Vous allez nous dire ça?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 182, vérifié.

M. Garon: 183: Dépassement de 400 000 \$ pour effectuer les travaux d'ingénierie relatifs à la surveillance des travaux de construction (avec résidence au chantier) d'un tronçon de 6 kilomètres pour porter le coût à 1 750 000 \$ pour des travaux d'ingénierie. Un tronçon de 6 kilomètres de l'autoroute 30 en contournement de la réserve de Kahnawake, à partir de la route 207 dans les limites de Saint-Constant jusqu'à la route 138 dans les limites de Châteauguay. Qu'est-ce qui fait que ça coûte si cher que ça?

M. Middlemiss: C'est pour les coûts de surveillance. Une des raisons, c'est que la surveillance du tronçon de 6 kilomètres de l'autoroute 30 a été fractionnée en 4 projets au lieu de 3. Les travaux ont été effectués en période hivernale.

M. Garon: Mais, ça, vous le saviez?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Est-ce que vous ne le saviez pas qu'ils devaient être effectués en période hivernale?

M. Middlemiss: Non, pas nécessairement.

M. Garon: Dans ce cas-là, vous le saviez ou vous ne le saviez pas?

M. Middlemiss: Non, on ne le savait pas.

M. Garon: Parce que la loi a été passée à l'été.

M. Middlemiss: D'accord, mais il y a une partie des travaux qui a été... Par le temps que les travaux ont débuté...

M. Garon: C'est des travaux d'ingénierie.

M. Middlemiss: Mais la surveillance, là, c'est lorsque l'entrepreneur fait des travaux.

M. Garon: Les 2: 183 et 184.

M. Middlemiss: Non, mais là, on parle de...

M. Garon: 400 000 \$, dans chaque cas, de dépassement.

M. Middlemiss: ...la surveillance.

M. Garon: Pour un, c'est la surveillance.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les deux. Ça a coûté 800 000 \$. Comment ça a marché? Il y a deux contrats de...

M. Middlemiss: O.K. La préparation des plans et devis, le contrat original était pour 195 000 \$ et les imprévus, 708 000 \$, pour un total de 903 000 \$.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Middlemiss: Et, si on regarde le total, le coût prévu pour la préparation des plans et devis, ainsi que la surveillance correspondent à 14,7 % du coût des travaux à réaliser, soit 18 040 000 \$. Donc, dans ce cas-ci, même si nous sommes obligés de revenir demander des budgets additionnels, le coût de préparation des plans et devis, ainsi que la surveillance, c'est de l'ordre de 14,7 %.

M. Garon: C'est parce que, ici ils nous disent à 183 et à 184, dans les 2 cas: Supplément de 400 000 \$ pour porter à 1 750 000 \$ le coût du contrat pour effectuer les travaux d'ingénierie relatifs à la surveillance des travaux de construction, avec résidence.

M. Middlemiss: Oui, c'est un autre tronçon de l'autoroute 30. On a eu les mêmes problèmes. Si on accepte que le coût de préparation des plans et devis et surveillance est de l'ordre de 15 %, 16 %, comme on vous a toujours dit, avec la demande qu'on fait là, on arrive à 14,7 %.

M. Garon: Pour...

M. Middlemiss: Pour les deux. Je vous ai dit que...

M. Garon: ...plans et devis et surveillance.

M. Middlemiss: Oui. On arrive à 14,7 %. Donc, ça veut dire que l'estimation originale pour ces travaux était un peu basse. Mais on explique aussi que les travaux ont été exécutés, effectués en période hivernale et que la surveillance du tronçon de 6 kilomètres de l'autoroute 30 a été fractionnée en 4 projets au lieu de 3.

M. Garon: Oui, mais là c'est passé de trois à quatre. Au moment de l'adoption de la loi, ils nous disaient qu'il fallait qu'ils aillent rapidement, qu'il y avait même des parties qui seraient faites en régie pour aller plus rapidement. Alors, est-ce qu'on pourrait nous ventiler le tronçon au complet, les quatre parties plutôt que les trois tronçons du bout qui a été fait? Quelle a été la part des plans et devis, la part de la surveillance des travaux et la part des coûts des travaux pour chacun des quatre tronçons?

M. Middlemiss: L'engagement financier 183, le...

M. Garon: Non, mais le total a été fait là.

M. Middlemiss: ...le C.O. original, en date du 5 septembre 1990, a été au montant de 1 350 000 \$. On ajoute présentement 400 000 \$ pour faire un total de 1 750 000 \$. Ça, c'est pour l'engagement 183.

M. Garon: Ça, c'est un tronçon.

M. Middlemiss: C'est six kilomètres.

M. Garon: Ce tronçon-là a six kilomètres.

M. Middlemiss: Un tronçon de six kilomètres. Celui-là, c'est six kilomètres.

M. Garon: Il y a quatre tronçons, mais ça, c'est un des quatre tronçons?

M. Middlemiss: C'est que les six kilomètres sont divisés en quatre tronçons et le coût de ça...

M. Garon: De ce tronçon-là?

M. Middlemiss: ...des six kilomètres, des quatre tronçons...

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: ...c'est 16,6.

M. Garon: 16,6, ça, c'est quoi, des millions?

M. Middlemiss: On ajoute 400 000 \$ pour monter ça à 1 750 000 \$ pour la surveillance.

M. Garon: Du tronçon ou bien du total?

M. Middlemiss: C'est pour les six kilomètres qui ont été divisés en quatre tronçons.

M. Garon: Bon. Alors, ça fait partie... C'est un quart des six kilomètres. C'est ça?

M. Middlemiss: C'est pour l'ensemble des six kilomètres.

M. Garon: Vous avez fait combien de travaux, là?

M. Middlemiss: On a fait six kilomètres de travaux.

M. Garon: Au total. Là, on a quatre tronçons. Là, si je comprends bien à 183 et à 184 c'est 2 tronçons, ça, chacun un tronçon.

M. Middlemiss: Non, non, on parle de 183. N'entrez pas dans 184, là.

M. Garon: O.K. Mais 183, c'est quoi?

M. Middlemiss: Je vous ai dit: 183, originellement, au 5 septembre 1990, les crédits, c'est 1 350 000 \$. Maintenant, on demande pour ce tronçon-là et ça dit bien: la surveillance des travaux de construction (avec résidence au chantier) d'un tronçon de 6 kilomètres de l'autoroute 30 en **contournement** de la réserve Kahnawake, à partir de la route 207 dans les limites de Saint-Constant jusqu'à la route 138 dans les limites de Châteauguay, dans la circonscription électorale de Châteauguay. Donc, on ajoute 400 000 \$ pour faire 1 750 000 \$ pour la surveillance. Et vous avez posé la question: Pourquoi?
(14 h 40)

M. Garon: J'écoute.

M. Middlemiss: Vous écoutez? O.K.

M. Garon: Oui, oui, j'écoute.

M. Middlemiss: On peut écouter avec les yeux fermés?

M. Garon: Bien oui.

Une voix: Bien oui, il n'a pas les oreilles fermées.

M. Garon: Pour mieux vous entendre.

M. Middlemiss: C'est bien, ça vous...

M. Garon: Je suis tout ouïe.

M. Middlemiss: Donc, vous avez posé la question...

La Présidente (Mme Bélanger): Attention de ne pas vous endormir.

M. Middlemiss: Pourquoi, c'est quoi, les imprévus? On vous a dit: Dans un premier temps, on l'a fractionné en quatre projets au lieu de trois. Donc, c'est un projet de plus pour les six kilomètres. Et les travaux ont été exécutés en période hivernale. J'ai ajouté à ça, dans les explications, qu'on vous a indiqué, depuis quelques mois, que la moyenne des coûts de surveillance et de préparation des plans et devis est de l'ordre de 16 %. On arrive à 14,7%, même avec l'addition de 400 000 \$.

M. Garon: Là, à 183, ça couvre tous les travaux, ou seulement 6 kilomètres?

M. Middlemiss: Bien, celui-là était pour six kilomètres.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: C'est tous les travaux...

M. Garon: C'est seulement pour la surveillance?

M. Middlemiss: C'est ça, 1 750 000 \$.

M. Garon: Pour la surveillance?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les plans et devis ont coûté combien?

M. Middlemiss: 903 000 \$.

M. Garon: Et les travaux?

M. Middlemiss: 18 040 000 \$.

M. Garon: Tantôt, vous avez dit 16 000 000 \$, il me semble.

M. Middlemiss: Non, non, 16 690 000 \$, ça, c'était le coût du contrat. Il y a des imprévus pour 1 350 000 \$. Ça, c'est le total des quatre contrats de travaux, des quatre tronçons.

M. Garon: Non, ce n'est pas les...

M. Middlemiss: Si vous voulez avoir les divisions des 4 contrats des 6 kilomètres, dans un premier temps, celui qui a été donné à Sintra a été donné pour 2 377 000 \$...

M. Garon: Ça, c'est sur un tronçon.

M. Middlemiss: Oui, un des tronçons des six kilomètres. Il y en avait quatre, là.

M. Garon: Quatre tronçons.

M. Middlemiss: Oui. Six kilomètres de route

à construire.

M. Garon: Au total?

M. Middlemiss: Au total. Quatre tronçons...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Dans un premier temps, Sintra inc., le coût du contrat était de 2 377 000 \$ et supplément de 57 000 \$, pour un coût total de 2 434 000 \$.

M. Garon: Pour un tronçon?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est le tronçon ou un sous-tronçon?

M. Middlemiss: Attendez...

M. Garon: Moi, je vais vous dire pourquoi, là, je vous le demandais. C'est parce que, là, il y a 183, mais il y a 184 qui va arriver tantôt.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ça, c'est un autre tronçon?

M. Middlemiss: C'est un autre six kilomètres, ça.

M. Garon: Il y en a combien, de tronçons? Quatre.

M. Middlemiss: Regardez, le...

M. Garon: Il y en a deux de six kilomètres chacun.

M. Middlemiss: Ne vous mélangez pas, là, avec 183 et 184. On a assez de problèmes...

M. Garon: Bien non, ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: ...à se comprendre. Attendez, on va se comprendre dans 183.

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: Le contrat est de six kilomètres de route qu'on construit.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: On a divisé ça en quatre projets. Là, je vous donne un des 4 projets des 6 kilomètres dans le 183, parce que, pour les 4 projets ensemble, le coût est de 18 040 000 \$. Un des premiers projets, je vous dis, c'est Sintra, 2 434 000 \$. Deuxième: Sintra, le coût du contrat était de 5 980 000 \$; un supplément de

652 000 \$, pour 6 632 000 \$. Le troisième, Francon-Lafarge, 4 094 000 \$ et 643 000 \$ de supplément, pour une somme totale de 4 737 000 \$. Le quatrième: Sintra, 4 239 000 \$, moins 2 000 \$, ça fait 4 237 000 \$. Donc, tout ça ensemble nous donne les 18 040 000 \$ dont je vous parlais tantôt. Et la surveillance de tout ça, c'est 1 750 000 \$.

M. Garon: Ça marche, sur ces six kilomètres-là.

M. Middlemiss: Oui. L'autre, ça va être le...

M. Garon: Engagement 183, c'est vérifié. 184, maintenant. Là, c'est un autre tronçon de six kilomètres. Les plans ont coûté combien?

M. Middlemiss: La préparation des plans et devis: le contrat original, 195 000 \$.

M. Garon: Total.

M. Middlemiss: Imprévus 590 000 \$. Je vais vous donner une ventilation avant que vous la demandiez. Pour un coût total de 785 000 \$.

M. Garon: Pour les plans et devis?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Surveillance?

M. Middlemiss: 1 750 000 \$, parce qu'on demande encore 400 000 \$. On avait prévu 1 350 000 \$.

M. Garon: Les travaux?

M. Middlemiss: 17 195 000 \$. Le coût original du contrat était de 16 108 000 \$ et des imprévus de 1 087 000 \$. Celui-là a été fractionné en cinq. Les travaux ont été faits en hiver. Le coût pour la préparation des plans et devis représente 14,7 %. Si on veut vous donner les 5 différents contrats: le premier, L.A. Hébert, 2 496 000 \$, moins des crédits de 259 000 \$, ça fait 2 237 000 \$; le deuxième, Francon-Lafarge, 2 893 000 \$, plus supplément de 145 000 \$ pour 3 038 000 \$; le troisième, Diorio inc., 3 711 000 \$, plus imprévus de 483 000 \$ pour un total de 4 194 000 \$; Sintra inc., 5 535 000 \$, avec des suppléments de 591 000 \$ pour 6 126 000 \$; et l'autre, Francon-Lafarge, 1 473 000 \$, supplément de 127 000 \$ pour 1 600 000 \$. Et les coûts de surveillance de tout ça, 1 750 000 \$.

M. Garon: Bon. On va voir, je suppose, les deux autres tronçons un peu plus loin. Mais les quatre tronçons, je ne parle pas de... Il y en a un de six, un de six; il doit y en avoir deux autres?

M. Middlemiss: Non, c'est deux de six kilomètres. Je pense que, dans un premier temps, on a construit une voie et on est revenu faire l'autre. En fait un deux-voies et un autre deux-voies.

M. Garon: Non, deux fois une voie. La route est à deux voies et il n'y a qu'un bord de fait.

M. Middlemiss: Mais l'autre bord est en train d'être fait. Le total est de 12 kilomètres. Donc, 183 et 184, c'est les 12 kilomètres d'un deux-voies. Nous sommes en train présentement de doubler pour que ça devienne un quatre-voies. Les travaux sont en cours aujourd'hui.

M. Garon: Ce n'est pas compris dans ces coûts-là.

M. Middlemiss: Le contrat était pour la construction d'une autoroute à quatre voies. Dans un premier temps, on a fait deux voies. Nous sommes en train de compléter l'autre deux-voies. Mais ça, ce sont les coûts totaux. Nous sommes en train de compléter parce qu'on le fait en deux phases: un deux-voies parce que c'était urgent; là, on est en train de faire l'autre deux-voies pour compléter l'autoroute à quatre voies.

M. Dufour: Ça veut dire qu'il pourrait y avoir encore des suppléments?
(14 h 50)

M. Middlemiss: Il y a une possibilité de réclamation. Cette possibilité-là est là. Parce que, ici, si vous voyez, l'engagement n'est pas pour les travaux; l'engagement est pour la surveillance. On n'a pas fait... Puis, dans les estimés des coûts, on a déjà indiqué certains suppléments. Et ça, on devrait le voir au moment... On devra passer ces engagements-là pour le coût des travaux réels. Ça, c'est seulement pour l'engagement des professionnels qui font la surveillance.

M. Dufour: Mais ce n'est pas exclu qu'il pourrait y avoir d'autres suppléments.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas exclu, non plus, mais vous voyez que j'indiquais, dans les coûts qu'on a déjà indiqués ici, certains suppléments, certains imprévus, certains crédits. Mais, pour celui-là, je ne peux pas présumer avant qu'on arrive à faire l'engagement financier pour le contrat lui-même.

M. Dufour: La circulation, dans ce coin-là, est de combien? Je comprends qu'on l'a fait par loi, à l'Assemblée nationale, mais combien il passe d'automobiles sur ces routes-là?

M. Garon: J'ai l'impression que ceux qui surveillent, ils surveillent pour ne pas que les entrepreneurs oublient de dépasser.

M. Middlemiss: Regardez, vu que c'est une nouvelle route, on n'a pas de comptage. Parce que ça, ici, ça date de 1990. On pourrait certainement aller chercher un comptage.

M. Dufour: Vous doublez la route. Il y a déjà une route qui existe à quelque part, là?

M. Middlemiss: Oui, il y a la 138.

M. Dufour: Oui, elle existe ailleurs.

M. Middlemiss: Il y a la...

M. Dufour: Mais vous avez fait un estimé. On ne dit pas...

M. Garon: Vous vous attendez qu'il va passer combien d'automobiles sur la 30?

M. Dufour: On ne fait pas une quatre-voies juste pour le plaisir de la faire. Il y a des projections.

M. Middlemiss: Au moins 10 000. On s'attend à au moins 10 000. Au moins.

M. Garon: Au moins 10 000?

M. Middlemiss: Dans cette partie-là.

M. Garon: Comment ça se fait que, pour celles où il passe déjà au-dessus de 20 000 automobiles, ils attendent des quatre-voies, puis celles où il passe 6000, 7000...

M. Middlemiss: Où ça?

M. Garon: À Pintendre. Au-dessus de 20 000.

M. Middlemiss: À Pintendre, il y en a une quatre-voies. Il y a la 20, là.

M. Garon: Non, c'est Pintendre, là.

M. Middlemiss: Une seconde, là. On parle d'autoroute, ici, qui a une vocation spéciale.

M. Garon: Oui, mais vous avez de l'argent pour des routes où il passe 6000, 7000 voitures, puis vous n'en avez pas pour celles où il en passe environ 20 000.

M. Middlemiss: Non. Ça, c'est une conclusion du député de Lévis.

M. Garon: Bien, ce n'est pas une...

M. Middlemiss: Il a le droit de tirer ses conclusions. Moi, je lui dis que, dans le cas de la 30, c'est une autoroute qui a une vocation spéciale, comme la 20 qui est dans la région de

Lévis. On a la 20. On n'est pas pour construire...

M. Garon: Ce n'est pas la 20.

M. Middlemiss: ...une autre autoroute en parallèle.

M. Garon: Je ne parle pas de la 20, je parle de Pintendre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur la route 132 et la route 138, entre Châteauguay et en direction de Kahnawake, on parle de 44 090 à 47 650 véhicules.

Une voix: Par jour?

M. Middlemiss: Oui. Ça, c'est sur les deux réseaux qui sont là. Donc, vous voyez que, pour ces routes-là, c'est beaucoup de circulation. Et, donc, la 30 va aller en chercher une partie. On va être capables d'établir, lorsqu'on va faire un comptage, combien de véhicules utilisent la 30.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 184 vérifié. L'engagement 185.

M. Garon: Mais vous aviez dit, quand la loi spéciale a passé, qu'il y a une partie des travaux qui seraient faits en régie. Est-ce qu'il y en a eu des travaux en régie ou s'il n'y en a pas eu? Ils ont fait quoi, en régie?

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que, oui, il y a un tronçon qui a été fait en régie. Je pourrais certainement...

M. Garon: Un des quatre.

M. Middlemiss: Oui. Puis c'était un...

M. Garon: Il n'est pas dans ces deux-là, là.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas dans ça, certain. C'est fait en régie. On pourrait vous donner probablement des détails sur... Je ne sais pas. On doit garder une comptabilité à savoir combien ça nous a coûté en régie, incluant la surveillance des travaux. On pourrait certainement...

M. Garon: J'aimerais ça...

M. Middlemiss: ...remettre ça à la commission. Oui.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ça serait d'intérêt, j'en suis convaincu.

M. Garon: Ça marche. Nous acceptons votre offre.

M. Middlemiss: Vous êtes bienvenus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 185, vérifié. L'engagement 186.

M. Garon: 184. Là, on tombe à 185.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Vous êtes revenu à l'engagement 184.

M. Garon: Engagement 185, vérifié.

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: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 189.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 190.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 191.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 192.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 193.

M. Garon: Bon. Vous dites: Réaliser des inventaires archéologiques avec sondages sur les sites de huit projets localisés dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie du ministère des Transports. Est-ce qu'il y a moyen de savoir quels sont les sites des huit projets où on a fait des inventaires archéologiques?

M. Middlemiss: L'emplacement des projets routiers: route 132 de l'est du ruisseau Harrison

à la traverse no 15, **Pointe-à-la-Garde**, projet no...

M. Garon: Ils ont trouvé quoi?

M. Middlemiss: Regardez, là, ce n'est pas le résultat des fouilles. Vous me posez la question: À quel endroit on a fait, on a donné...

M. Garon: Pointe-à-la-Garde, je connais ça. C'est possible qu'il y ait des choses. Mais c'est quel genre de fouilles archéologiques qu'ils font, d'inventaires archéologiques? C'est pour des fossiles ou bien des...

M. Middlemiss: Non. Les inventaires archéologiques sont réalisés dans le cadre des études d'impact sur l'environnement en vertu des directives émises pour les projets qui y sont assujettis.

M. Garon: Mais ils cherchaient pourquoi?

M. Middlemiss: Afin d'éviter la destruction de vestiges de l'occupation humaine ancienne sur le territoire québécois, d'éviter des retards coûteux dans la réalisation des travaux et, finalement, afin de se conformer au cadre légal régissant la réalisation des projets d'infrastructures de transport, le ministère des Transports réalise, entre autres, des inventaires archéologiques pour s'assurer de la présence ou de l'absence de biens archéologiques. Le cas échéant, des fouilles archéologiques de sauvetage sont effectuées afin de protéger ce patrimoine québécois.

M. Garon: Quels étaient les huit sites? Donc, Pointe-à-la-Garde, ensuite...

M. Middlemiss: L'autoroute 20 de la route 232 à la rue Léonidas, Rimouski, sur une longueur de 5,2 kilomètres.

M. Garon: Ils cherchaient quoi?

M. Middlemiss: Autoroute 73, de Notre-Dame-des-Laurentides à 0,14 kilomètres au nord de la limite de Charlesbourg; route 138, de l'intersection ouest de Saint-Tite-des-Caps au raccordement de la route Descheneau.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: La route 170, canton Otis, La Baie, projet no 170-010467.

M. Garon: Oui. C'est tout? Est-ce que l'étude est finie?
(15 heures)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne suis pas certain si, sur les cinq sites que je viens d'identifier, c'est terminé. Toutefois, on

avait parlé de huit sites. C'est que dans l'engagement il y a encore des prévisions pour trois autres sites qui n'ont pas été faits, ceux-là. On va vérifier si les cinq que j'ai mentionnés sont terminés.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'inventaire archéologique?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais, on n'a pas nécessairement terminé les travaux. Lorsque les rapports seront disponibles, on pourra les remettre à la commission, parce que, sur les cinq sites, je vous ai dit tantôt que je ne peux pas vous certifier que les travaux sont terminés. Une fois terminés sur ces cinq sites-là, on pourra vous donner des rapports.

M. Garon: Mais ça va aller en quelle année?

M. Middlemiss: Bien, j'espère que ça va être bientôt. Il me semble qu'il y en a de ceux-là qui sont peut-être terminés, là.

M. Garon: Ça marche. 194: Effectuer la surveillance des travaux de construction du projet 7078-91-0913, tronçon de 3,4 kilomètres de l'autoroute 5, contournement de Wakefield, dans la municipalité de La Pêche, Gatineau, 880 000 \$. Les plans vous ont coûté combien et les travaux coûtent combien pour ce tronçon-là?

M. Middlemiss: Les plans et devis ont été donnés à Beauchemin, Beaton, Lapointe inc., en 1973. C'est un mandat qui a été donné en 1973.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le coût pour la préparation des plans et devis était de 913 275 \$.

M. Garon: En 1973?

M. Middlemiss: Non, je dois dire que non.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont fini?

M. Middlemiss: Les coûts que je vous donne ici, ce n'est pas des prévisions de 1973, c'est des coûts en date d'aujourd'hui. Le coût était de 913 275 \$ et...

M. Garon: Ils sont finis?

M. Middlemiss: ...on prévoit des imprévus de 160 000 \$ pour 1 073 275 \$. Les travaux sont en cours et le contrat a été donné l'an passé, en 1991, à Bon Conseil pour un montant de 9 129 626,30 \$. La prévision pour la surveillance est de 880 000 \$. C'est que le contrat initial comprenait l'autoroute 5 à partir de Hull jusqu'à Lascelles.

M. Maltais: Vous ne trouvez pas qu'ils sont allés chercher des bureaux d'ingénieurs loin, là-dedans? Il me semble qu'il y en avait à Aylmer dans ce temps-là, en 1973.

M. Garon: Le développement régional, ça ne comptait pas.

M. Maltais: En 1973, oui. Il y en avait des bureaux d'ingénieurs à Aylmer, puis il paraît qu'ils n'en avaient pas souvent, des contrats, eux autres. D'ailleurs, les gars ont été obligés de laisser ces jobs-là et de devenir députés.

M. Dufour: Ils sont déjà venus travailler chez nous. Ils sont déjà venus à Jonquière.

M. Garon: Lesquels?

M. Middlemiss: BBL C'est un gros bureau.

M. Garon: Je pensais que c'étaient des ingénieurs d'Aylmer que vous aviez eus.

M. Middlemiss: Ça aurait été des bons travaux, bien faits.

Une voix: Ça aurait coûté moins cher.

M. Garon: On ne le sait pas, c'est peut-être parce que c'était trop cher, les ingénieurs d'Aylmer, qu'ils ont pris ceux de Montréal.

M. Maltais: C'est parce que c'étaient des Anglais.

M. Garon: En 1973, on n'était pas là. Non, c'était M. Mailloux avec M. Bard. Il était là avec M. Mailloux, il était le chef de cabinet de M. Mailloux.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on pourrait revenir aux engagements financiers? M. le député de Saguenay, pouvez-vous, s'il vous plaît...

M. Maltais: C'était Paul Desrochers qui donnait les contrats dans le temps.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est quoi que vous avez vérifié, là? Les dires du député de Saguenay?

M. Middlemiss: Dans la préparation des plans et devis, j'indiquais qu'il y aurait 160 000 \$ d'imprévus. Ça va venir, ça, comme engagement.

M. Garon: Ah oui?

M. Middlemiss: Plus tard, oui, en décembre

1992.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

195.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

196.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

197.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

198.

M. Garon: Bon, Kahnawake. On peinture quoi, là? Plans et devis pour des travaux de peinture des surfaces d'acier du pont Honoré-Mercier sur la route 138 ouest, dans les municipalités de LaSalle et Kahnawake. Pour peindre quoi au juste?

M. Middlemiss: Les surfaces d'acier, ça doit être la structure.

M. Garon: Réaliser les plans et devis pour peindre. C'est la première fois que je vois ça, des plans et devis pour peindre, pour reprendre des travaux de peinture. Qu'est-ce que c'est, ça: réaliser les plans et devis pour la reprise des travaux de peinture des surfaces d'acier du pont Honoré-Mercier?

M. Dufour: Reprise la peinture, c'est de la haute couture.

M. Garon: Est-ce de la peinture pour entrer sur le sentier de la guerre? C'est des plans et devis pour reprendre les travaux de peinture. Je n'ai jamais vu ça. Ça dit quoi, ça, des plans et devis pour reprendre des travaux de peinture?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour résumer ça, on avait donné un contrat pour peindre le pont Honoré-Mercier...

M. Garon: Au complet?

M. Middlemiss: Oui. Ceci fait partie de l'entretien normal. On a eu une réclamation par la suite pour 3 000 000 \$. Donc, on engage un expert dans ça parce qu'on va finir certainement en cour, pour nous préparer la cause, pour démontrer que, selon notre opinion, les travaux n'auraient pas été faits selon les règles de l'art. C'est en prévision de ça qu'on engage quelqu'un pour des honoraires de 87 000 \$.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Middlemiss: Pour faire une évaluation des travaux qui ont été faits pour qu'on puisse présenter devant qui de droit...

M. Garon: Ça coûtait combien, le contrat de peinture initial?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas nécessairement la fiche ici. On me dit que c'est de l'ordre de 10 000 000 \$. Je peux le vérifier.

M. Garon: La peinture?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: 10 000 000 \$ de peinture?

M. Middlemiss: Oui, le contrat était pour 10 000 000 \$.

M. Garon: Pour peindre?

M. Middlemiss: Peindre et aussi enlever la rouille.

M. Garon: De la peinture fluo?

M. Middlemiss: On fait ça au «sandblast», au sable pour s'assurer d'enlever la rouille et ensuite on peint. Donc, ça, en soi, on me dit que c'est de l'ordre de 10 000 000 \$. Je peux vérifier ça. Il y a une réclamation de l'ordre de 3 000 000 \$ et on juge que ce n'est pas justifiable et on veut se défendre. Donc, on engage des experts qui pourront venir préparer la documentation et nous représenter devant les tribunaux, si nécessaire.

M. Garon: De la peinture phosphorescente pour que les avions la voient, voient le pont, pour que les avions qui atterrissent à Kahnawake puissent voir le pont et ne pas entrer dedans?

M. Middlemiss: Comme je vous l'ai indiqué tantôt, Mme la Présidente, ça fait partie de l'entretien normal des ponts. Il me semble qu'on a parlé, il n'y a pas tellement longtemps... Le député de Lévis...

M. Garon: Du pont de Québec.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça. Vous voyez, pour les ponts dont nous sommes responsables, nous procédons à faire des travaux.

M. Garon: Apparemment que peindre le pont de Québec au complet, ça coûterait 20 000 000 \$ pour enlever la rouille et le peindre au complet. Le pont Honoré-Mercier

coûterait 10 000 000 \$? Bon, vérifié.

M. Middlemiss: Merci.

(15 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 198 est vérifié. L'engagement 199.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 200.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 201.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 202.

M. Garon: 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: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 206.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 207.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 208.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 209.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 210.

M. Garon: Voyons!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Garon: C'est parce qu'il a de la misère à fumer et à tenir sa feuille en même temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne fume pas.

M. Garon: Le docteur fume. Il dit aux autres de ne pas fumer, mais, lui, il fume.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 210.

M. Garon: Pohénégamook. C'est la route 289 dans la municipalité de Pohénégamook, Saint-Éleuthère, pour que les gens puissent mieux voir le monstre de Saint-Éleuthère. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 211.

M. Garon: Engagement 211...

La Présidente (Mme Bélanger): Municipalité de Lévis. C'est 695 000 \$.

M. Maltais: Ça ne fait pas long, 400 m. Vous ne trouvez pas que ça coûte cher le pied?

M. Garon: C'est un pont. C'est un viaduc.

M. Maltais: Ils l'ont juste retapé, là. Ils ne l'ont pas bâti. Ils l'ont peinturé. Et ils ont planté des arbres dessus.

M. Garon: Non, non, ils l'ont élargi d'une voie.

M. Maltais: Ils ont changé les globes des lumières. C'est lequel, ça? «C'est-u» dans la ville de Lévis? Dans la municipalité de Lévis, c'est bien marqué ça.

M. Garon: C'est à Lévis.

M. Maltais: Celui en face des caisses pop. Non?

M. Garon: Non. C'est pour permettre aux Beaucerons de venir magasiner à Lévis.

M. Maltais: C'est parce qu'ils l'ont relevé pour laisser passer les Mercedes à Béland en dessous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Ça doit être ça.

M. Dufour: On voudrait bien avoir les moyens de s'en payer, des Mercedes.

M. Maltais: On n'en aura jamais tant qu'on va être ici. Adopté.

M. Middlemiss: Le député de Lévis était gêné.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Le député de Lévis était gêné de dire vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 212.

M. Garon: Ce n'est pas un gros montant. C'est 50 000 véhicules par jour.

M. Middlemiss: Sur la 173?

M. Garon: Sur le pont. Pas loin.

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

M. Garon: C'est un viaduc. Oui, oui.

M. Middlemiss: Le viaduc de la 173...

M. Garon: L'élargissement d'un viaduc.

M. Middlemiss: ...qui passe par-dessus la 20.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: Mais il n'y a pas... Vous avez dit 50 000?

M. Garon: Pas loin. Pas loin de 40 000. C'est 36 000, je pense.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifiez donc ça, s'il vous plaît.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Pelchat: Ça nous intrigue, quand on questionne le nombre de personnes qui passent sur la 30 et qu'on pense qu'à Lévis il y en a autant.

M. Garon: Il y en a bien plus.

M. Middlemiss: Il y en a 33 000. Ça, c'est du côté nord de la 20 et, du côté sud, c'est 16 000. Donc, les gens qui viennent de la Beauce, là, il y en a seulement 16 000.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Vous avez dit tantôt: C'est pour les gens qui viennent de la Beauce. C'est 7000 et, de l'autre côté, c'est... Il y en a plusieurs qui débarquent de la 20, j'ai l'impression, parce qu'on voit que, du côté nord de la 20, la circulation est presque le double de ce qu'il y a au sud. Donc, si nos...

M. Garon: Mais je suis étonné qu'il y en ait 16 000 parce que c'est seulement... Est-ce que c'est la moyenne annuelle ou l'été?

M. Middlemiss: C'est 16 000, 17 000.

M. Garon: Annuel ou l'été?

M. Middlemiss: L'été, ce serait 17 000 et annuel, ce serait 16 000.

M. Garon: Les chiffres de quelle année?

M. Middlemiss: On parle de 1990, là. C'est toujours 1990.

M. Garon: C'est ça. Ça dépasse 20 000.

Mme Pelchat: Quand vous avez dit 44 000 pour la 30, c'est en 1990 aussi? Voyons donc! C'est rendu à 75 000. Attendez qu'elle soit finie.

M. Middlemiss: C'est 16 000 JME et, de l'autre côté, c'est 31 000 JMA et 33 000 ou 34 000.

M. Garon: C'est un chiffre de 1990.

M. Maltais: Mme la Présidente...

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

M. Maltais: Ça n'a pas rapport, M. le ministre, à cet engagement-là, mais je voudrais savoir une chose qui m'intrigue, parce que je me suis fait conter ça dernièrement chez moi. Je ne sais pas si c'est une pratique courante; peut-être que vous n'avez même pas la réponse et je ne vous en tiendrais pas «lacune», mais, dans les années 1960, 1965, Hydro-Québec posait-

Une voix: Lacune?

M. Maltais: C'était rancune. Bon! Les lampadaires qui étaient le long de certaines routes comme la 138 appartenaient à Hydro-Québec. Est-ce que c'est encore fréquent, ça?

M. Middlemiss: Je crois que c'est des routes municipales. C'est assez fréquent parce que les municipalités, au lieu de se doter elles-mêmes d'un système d'éclairage, demandent à Hydro-Québec, qui a déjà des poteaux, des lignes de transmission, de poser des lumières. Donc...

M. Maltais: Je vais vous...

M. Middlemiss: Mais, aujourd'hui, de plus en plus, je crois que les municipalités, comme le ministère... Le ministère s'occupe de faire son propre éclairage sur les grandes artères. Ça fait partie des contrats et l'éclairage est surtout aux intersections des boulevards urbains où il y a beaucoup de circulation et de piétons, à ce moment-là.

M. Maltais: Je vais vous situer le cas, là, c'est dans le village des Escoumins et c'est la 138. Tu ne peux pas passer par là... Aïe, le «coq d'Inde» de Rimouski, tasse-toi! Lorsqu'ils ont fait la route, c'est Hydro-Québec qui a posé les lampadaires. Là, les lampadaires, pour différentes raisons, ne sont plus à la mode et l'éclairage de ces lampadaires-là se faisait souterrain. À la longue, il y a eu un petit déplacement dans la baie et ils ne peuvent plus faire l'éclairage souterrain. Les tuyaux coupent et c'est vaseux un peu. Ils ont fait l'éclairage par la tête. Ils ont passé un fil pour tout le monde pour des lampadaires et là ils ont indiqué à la municipalité qu'il fallait qu'ils enlèvent ces lampadaires-là; ils n'étaient plus conformes à la politique d'Hydro-Québec, patati, patata. Et ils leur arrivent avec une solution: le poteau de bois, ce qui n'est pas bien, bien brillant de la part d'Hydro. Il y a 15 lampadaires. Bien sûr, le ministère des Transports dit: Ce n'est pas nous autres qui avons mis ça. Ce n'est pas à nous autres à en mettre. Donc, c'est à la municipalité. Bien sûr, ça passe dans le village. On n'a pas le choix, là.

Une voix: Bien, là, si les poteaux sont en bois, comme ils ne sont pas sortis du bois dans cette région-là, ça peut faire.

M. Maltais: Mme la Présidente, voulez-vous faire enlever les cochonneries autour de la table?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que, dans des cas semblables, des fois, les municipalités vont nous demander de vérifier si on ne devrait pas installer un système d'éclairage sur certaines routes et, lorsqu'on fait l'étude et qu'on juge qu'on ne peut pas justifier un tel investissement, ça arrive des fois que les municipalités procèdent et approchent, comme je le disais tantôt, Hydro-Québec, parce que Hydro-Québec a dû avoir, à ce moment-là... Bell Canada, Hydro-Québec ou les gens qui faisaient la transmission de l'électricité suivaient les routes. Donc, ils posaient des poteaux. Donc, les poteaux étaient là et tout ce qu'on faisait après, c'est d'ajouter un lampadaire sur un poteau.

M. Maltais: Moi, je vous parle d'un lampadaire en fer, en aluminium, je ne sais pas trop quoi, là.

M. Middlemiss: Avec le poteau? Ce n'est pas un poteau en bois?

M. Maltais: Non, non.

M. Middlemiss: Ah! À ce moment-là...

M. Maltais: Ce qu'ils veulent faire, c'est enlever ces poteaux-là et poser des poteaux en bois avec un petit lampadaire crochu dessus. Comme le village des Escoumins est un village très touristique, ça ne plaît pas au monde, et avec raison. Un bon lampadaire, ça coûte 1250 \$, pas acheté à Hydro-Québec, parce que, à Hydro, il coûte 2500 \$. Mais, si tu les achètes chez les vendeurs, ça coûte 1250 \$. Est-ce que le ministère des Transports, dans un cas comme ça, par exemple, pourrait aider la municipalité, soit à défrayer le coût de l'installation, puis ainsi de suite? Pas à payer l'électricité, bien sûr, mais à défrayer le coût de l'installation? (15 h 20)

M. Middlemiss: Comme je l'indiquais tantôt, si la demande est faite, on va certainement en étudier le bien-fondé et, si on juge qu'il y a un besoin de sécurité, ainsi de suite, on pourrait certainement, à ce moment-là, regarder la possibilité de s'impliquer avec la municipalité.

M. Maltais: Merci beaucoup. Vos réponses sont pas mal plus brillantes que les commentaires de mes collègues des deux côtés.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, ce n'est pas la place pour régler les cas de comté.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous avez bien raison, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 212?

M. Garon: Vérifié. Engagement 213, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 213, vérifié. L'engagement 214.

M. Garon: 214 et 215, je vais regarder ça, là. Ça a l'air du même contrat divisé en deux pour ne pas aller en appels d'offres. C'est-à-dire qu'ils sont allés en appels d'offres, mais pourquoi ne pas y aller sur l'ensemble? Parce que, là, vous regardez ça, c'est bien curieux, cette affaire-là. Ça a l'air d'un contrat pour la même affaire: 314 000 \$ à 214, 193 000 \$ à 215.

M. Middlemiss: C'est des soumissions publiques, ça.

M. Garon: Ah oui! Il y a une soumission reçue et ce n'est pas la même firme dans les deux cas, alors que c'est à peu près les mêmes contrats.

M. Middlemiss: Regardez, c'est que...

M. Garon: Quel avantage qu'il y avait à diviser le contrat en deux?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais vérifier à savoir si c'est de l'équipement différent d'un cas à l'autre et si, à ce moment-là, c'était la raison pour laquelle... On va vérifier. On m'indique ici que, puisque, au fichier central, il n'y a pas de fournisseur de services couvrant ce type de travaux spécialisés, nous sommes allés en soumissions publiques. Donc, on est allés en soumissions publiques. La seule chose que je peux vérifier, c'est: Est-ce que la raison pour laquelle on a donné ça en deux contrats, c'est parce que ce n'est pas le même genre d'équipement?

M. Garon: La description est identique dans les 2 cas pour 214 et 215.

M. Middlemiss: Non. Le premier, 214, c'est le système de traitement des données d'arpentage du Service de l'arpentage et de la géomatique, des logiciels d'exploitation. L'autre, c'est des logiciels d'application du système de traitement des données du Service de l'arpentage. Je vais vérifier, Mme la Présidente, et vous donnerai la raison pour laquelle c'est deux au lieu d'un.

M. Garon: Combien de firmes auraient pu soumissionner dans chacun des domaines?

M. Middlemiss: Je ne sais pas. Il n'y a pas de fichier. C'est le fichier qui nous permettrait de le savoir, mais, puisqu'il n'y a pas de fichier, nous sommes allés en soumissions publiques. Tout ce que nous savons, c'est qu'il y a seulement une soumission.

M. Garon: Vérifié. Vous allez nous donner les renseignements, là?

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

M. Garon: O.K. Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 214?

M. Middlemiss: Je dois vous dire que, dans le premier cas, l'estimé du ministère était de l'ordre de 120 000 \$ par année et le prix est rentré à 95 000 \$. Dans le deuxième, l'estimation du ministère était de 67 000 \$ et le prix était de 72 000 \$. Toutefois, il y a une somme de 20 000 \$ couvrant le rattrapage du 31 août 1992 prévue aux devis. Donc, ça aurait pu être

57 000 \$ qui est plus bas que l'estimation du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 214, vérifié. L'engagement 215.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 216.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 217.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 218.

M. Garon: Règlement d'une réclamation. Contrat 883...

M. Middlemiss: 217, Mme la Présidente, je veux juste attirer l'attention de la commission que c'en est un autre où on est allés en soumissions publiques. Le coût a été de 1 047 000 \$, les estimations du ministère étaient de 875 194,85 \$.

M. Garon: Avant imprévu ou après?

M. Middlemiss: Dans le cas du ministère?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est 10 000 \$ de plus pour les matériaux fournis par le ministère. Donc, c'est 885 000 \$.

M. Garon: Avant imprévu?

M. Middlemiss: Bien, il n'y a pas d'imprévu.

M. Garon: Il y en a dans le contrat. Vous avez mentionné 5 047 000 \$; c'est après imprévu, ça.

M. Middlemiss: Oui, oui. Bien oui, c'est 951 855,90 \$ plus 10 % d'imprévu. Même à 951...

M. Garon: L'estimé que vous avez donné, il était avant ou après imprévu?

M. Middlemiss: Il faudrait ajouter 10 000 \$. Donc, ça arriverait à 885 000 \$ au lieu de 875 000 \$.

M. Garon: Avant imprévus?

M. Middlemiss: Avec imprévus.

M. Garon: Incluant les imprévus.

M. Middlemiss: Incluant, oui. Donc, il y a un écart, vous voyez, de l'ordre de 66 000 \$.

M. Garon: Vérifié. À 218, pourquoi il y a une réclamation de 140 901 \$ sur un contrat pour la réparation d'un pont de béton situé dans la municipalité de Notre-Dame-du-Nord, dans Rouyn-Noranda-Témiscamingue?

M. Middlemiss: La réclamation est basée sur des frais de reprise de réparation exigée par le ministère et provoquée par la trop grande vibration de la structure occasionnée par le passage des camions lors du bétonnage. Étant donné que le béton était conforme, qu'il ne semble pas y avoir eu négligence de la part de l'entrepreneur et que les conditions d'exécution fixées au document contractuel ne permettaient pas d'atteindre le résultat désiré, le Service des réclamations sur contrats fait droit à la réclamation pour un montant de 134 931,72 \$. La réclamation était pour 218 110,55 \$ et on propose de régler pour 140 901,42 \$.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 219.

M. Garon: Quelle est la contribution de la municipalité là-dedans? Contribution accordée pour compléter l'aménagement d'une rampe exclusive aux autobus dans l'approche nord du pont Mercier, ainsi que pour la construction d'un étagement au-dessus du canal Lachine.

M. Middlemiss: 100 % par le ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Vous le faites faire par la municipalité en payant à 100 %.

M. Middlemiss: Oui, par appel d'offres.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un appel d'offres?

M. Middlemiss: Oui, appel d'offres public.

M. Garon: Il y a eu un appel d'offres public par la municipalité.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Selon les normes du gouvernement?

M. Middlemiss: Oui. On a dû indiquer dans le protocole qu'il fallait que tout soit... La municipalité procède aux appels d'offres publics en janvier 1991, fait approuver les prix du plus bas soumissionnaire par le ministère et réalise les travaux à titre de maître d'oeuvre sous la surveillance et le contrôle qualitatif des mandataires.

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: Engagement 221, vérifié. Engagement 222, 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.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 227.
(15 h 30)

M. Garon: Pourquoi ça a été un contrat négocié ici? On allait en appels d'offres habituellement pour l'entretien et le nettoyage des haltes routières. Là, c'est un contrat négocié, et avec droit d'exploitation de la cantine mobile, sur l'autoroute Jean-Lesage, voie sud, dans la municipalité de Saint-Philippe-de-Néri.

M. Middlemiss: On est allé en soumissions.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: C'est une soumission. Ce

n'est pas...

M. Garon: C'est marqué «négocié».

M. Middlemiss: Bien, c'est une erreur.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: C'est l'unique soumissionnaire, régulier et conforme.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 228, ça va?

M. Garon: Attendez un peu. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 229.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 230.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 231. Comté de Vachon, Saint-Hubert.

M. Garon: Quel est le pourcentage de la contribution aux travaux de la municipalité de Saint-Bruno-de-Montarville?

M. Middlemiss: 56 % pour le ministère des Transports et 44 % pour la contribution de la municipalité.

Mme Pelchat: Pour votre information, c'est le boulevard qui mène à l'Agence spatiale, M. le député de Lévis.

M. Garon: Quelle distance?

La Présidente (Mme Bélanger): Le chemin qui mène à l'aéroport.

M. Garon: Quelle distance? Les travaux ont été effectués sur quelle distance?

M. Middlemiss: Sur une longueur totale d'environ 1,7 kilomètre.

M. Garon: Puis ils ont fait une route à combien de...

M. Middlemiss: C'est un boulevard municipal entre la rue **Graham-Bell**, dans la ville de Saint-Bruno-de-Montarville, et la route de l'Aéroport, dans la ville de Saint-Hubert, sur une longueur totale d'environ 1,7 kilomètre. Ça doit être...

Mme Pelchat: De l'autoroute 30 à l'aéroport.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 232.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 233.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 234.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 235.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 236.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 237.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 238.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 239.

Une voix: Dans Mégantic-Compton.

La Présidente (Mme Bélanger): Et Saint-François.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 240.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 241.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 242.

M. Garon: Vérifié.

243. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

244. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

245. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

246. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

247. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

248. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

249. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

250. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

251. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: L'engagement 251, vérifié.

252. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

253. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

254. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
Pavage Sartigan?

M. Garon: Vérifié.

255. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Comment ça, ici encore, une réclamation? On n'a pas fait de provision dans les suppléments ou dans le contrat. On marque «règlement», et on a un engagement financier spécial pour la réclamation après qu'elle a été étudiée et analysée.

M. Middlemiss: Oui, mais je vous ai dit que, lorsqu'il y a une réclamation, on vient la régler ici. Ça, c'est un cas où il y a eu une réclamation. On est en train de la régler. Donc, le 31 octobre 1991, on a eu la réclamation et, le 26 juin, on a établi les montants. La demande initiale était de 214 939,53 \$; il y a eu une demande révisée de 188 191,94 \$, et la troisième offre qu'on a faite, nous autres, c'est 104 680,34 \$, et on s'est entendus sur ça. Donc, c'est ça que je vous disais tantôt.

M. Garon: Quelles sont les raisons de la réclamation?

M. Middlemiss: Dans le contrôle, il y avait eu une déficience dans l'équipement du laboratoire engagé par le ministère. Donc, les résultats qui avaient amené l'arrêt de production étaient fautifs.

M. Garon: Comment?

M. Middlemiss: Donc, si on n'avait pas arrêté les travaux, la production aurait été certainement mieux. Pour ces raisons, on dit qu'on était un peu fautif dans ça et on s'est entendus pour une réclamation de 104 680,34 \$.

M. Garon: C'est la faute au laboratoire, à ce moment-là, ou la faute du ministère?

M. Middlemiss: On m'indique qu'on a une réclamation contre le laboratoire qui nous a fait arrêter les travaux.

M. Garon: De combien?

M. Middlemiss: Ça doit être l'équivalent. On va vérifier les montants et on va les transmettre à la commission.

M. Garon: Une réclamation judiciaire ou...

M. Middlemiss: Non, selon l'engagement de ce laboratoire.

M. Garon: Quel laboratoire?

M. Middlemiss: Je n'ai pas le nom ici. On vous le donnera. Je ne l'ai pas ici.

M. Garon: Vous ne l'avez pas.

M. Middlemiss: Non, je ne l'ai pas ici, parce que ce n'est pas...

M. Garon: Vous allez nous l'envoyer?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Vous n'avez pas le nom du laboratoire, comme ça?
(15 h 40)

M. Middlemiss: Non, on ne l'a pas ici. Je vous ai dit qu'on allait vous le fournir.

M. Garon: Vous allez nous l'envoyer?

M. Middlemiss: Il me semble que c'est ça que j'ai dit, Mme la Présidente.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Oui, c'est oui et non, c'est non! J'ai dit oui.

M. Garon: Non, mais on est tellement habitué à avoir un non qui veut dire un oui.

M. Middlemiss: Ah! Je m'excuse, Mme la Présidente. Le député de Lévis a la mémoire courte.

M. Garon: Je ne parle pas du ministre nécessairement, là!

M. Middlemiss: S'il prenait le temps de faire la moyenne des oui et des non, il pourrait s'apercevoir que les oui, c'est au moins 80 % du temps.

M. Garon: Vérifié, pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 255, vérifié. L'engagement 256.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 257.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 258.

M. Garon: C'est parce que, nous autres, aux Transports, on a deux ministres. C'est pour ça que, des fois, on se demande si les choses veulent dire la même chose. Un oui veut dire un non, un non veut dire un oui.

M. Middlemiss: Mais, Mme la Présidente, on ne fait pas les mêmes engagements; donc, on ne peut pas nous accuser de ne pas être de la même opinion.

M. Garon: C'est vrai que le député de Pontiac est moins pire que son ministre en titre.

M. Dufour: Il est plus calme!

M. Garon: Vérifié.

M. Dufour: «Caliez les shots», Mme la Présidente.

M. Garon: On vous attend, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 259.

M. Garon: Engagement 258, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 259.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 260.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 261.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 262.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 263.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 264.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 265.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 266.

M. Garon: Hop!

La Présidente (Mme Bélanger): Paspébiac.

M. Garon: Couche d'usure d'enrobé bitumineux sur la 8^e rue et la 6^e avenue, dans la municipalité de Paspébiac. À Paspébiac, dans Bonaventure, est-ce que, maintenant, les rues municipales sont sous la responsabilité du ministère?

M. Dufour: Le tiers des budgets va là.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va vérifier si ça appartenait au ministère ou non. On m'indique qu'on va vérifier si c'est des routes qui sont sous la responsabilité du ministère et non pas des routes, des rues municipales, comme aurait voulu l'insinuer le député de Lévis.

M. Garon: Non, non. Regardez bien, c'est parce que je vois ça, là. Habituellement, une rue, puis une avenue, ce n'est pas dans la même direction. Alors, regardez bien ce qui est marqué ici. Ça n'a pas l'air d'une continuation. Ça dit: «Couche d'usure d'enrobé bitumineux sur la 8^e rue et la 6^e avenue, dans la municipalité de Paspébiac, comté de Bonaventure.

M. Middlemiss: Oui. On va vérifier, puis on vous donnera la réponse.

M. Garon: Vous ne la savez pas?

M. Middlemiss: Bien, regardez, si j'avais la réponse, Mme la Présidente, je vous donnerais la réponse. Je ne l'ai pas.

M. Garon: Avec le trafic qui passe sur ces rues et avenues.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié, sous réserve d'une réponse aux questions du député de Lévis. L'engagement 267.

(Consultation)

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 268.

M. Garon: Couche de correction et d'usure d'enrobé bitumineux sur diverses routes, dans différentes municipalités du comté de Bonaventure, 207 000 \$.

M. Thérien: Ça a été négligé, ce comté-là, avant.

M. Garon: Il paraît que ça remonte à Taschereau.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Est-ce qu'il y a moyen d'avoir la ventilation des travaux qui ont été effectués pour 207 000 \$ sur diverses routes, dans différentes municipalités du comté de Bonaventure couvertes par cet engagement?

M. Middlemiss: On va vous faire parvenir

ça.

M. Garon: Les différentes rues, avenues, routes ou chemins.

Une voix: «Driveway».

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Comment appelait-on ça, des places ou tu allais pour manger dehors? «Curb service», peut-être. Halte routière, «curb service», entrée de garage, n'importe quoi!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Service à l'auto.

M. Garon: Un «curb service», service à l'auto.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 268, vérifié sous réserve.

M. Garon: Mais je dois dire qu'à ce moment-là le député de Bonaventure a au moins un mérite. C'est que, comme il vend des automobiles, il contribue à leur entretien, indirectement.

La Présidente (Mme Bélanger): À votre tour, M. le député de Lévis, de revenir aux engagements.

M. Garon: L'engagement 268, vérifié. L'engagement 269, Rimouski. Ce n'est pas le chemin pour aller à la prison, ça?

Mme Pelchat: Non, ça mène au belvédère.

Une voix: Ça mène à la 20.

M. Garon: Ça doit être le chemin de contournement pour que les touristes puissent regarder la prison en passant.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la municipalité de Sainte-Blandine.

M. Garon: C'est une belle place, d'ailleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 269, vérifié?

M. Garon: C'est très beau, Sainte-Blandine. Il y a une vue magnifique sur le Saint-Laurent.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 270.

M. Garon: 270, le rang Saint-Philippe. C'est un rang qui était sous la responsabilité du ministère avant, le rang Saint-Philippe, dans la

municipalité de Sainte-Philomène-de-Fortierville,
dans Lotbinière?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
273.

M. Middlemiss: On va vérifier.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Très bien. Vous allez nous le
dire?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
274.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
271.

M. Garon: Vérifié.

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

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
275.

M. Middlemiss: On va voir si c'est...

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: À 270, voir s'il appartient déjà à
la municipalité ou non. Est-ce qu'il va être
transféré?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
276.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
270, vérifié sous réserve. L'engagement 271.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
277.

M. Garon: Même question.

M. Garon: Pardon? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
272.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
278.

M. Middlemiss: La route 112, c'est cer-
tainement une route provinciale, ça.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
279.

M. Middlemiss: D'accord. On va vérifier.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: C'est parce que c'est marqué: «de
même que sur le rang Saint-Pierre, dans la
municipalité de Saint-Frédéric». Je ne sais pas si
c'est la route 112 ou si c'est un rang. Parce
qu'on parle de «planage, couche d'usure et
bordure en béton bitumineux sur la route 112,
tronçon 05, section 220, et couche d'usure».

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
280.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Route 112, tronçon 05. Il y
a une couche d'usure sur la route Saint-Olivier...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
281.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
282.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: ...de même que sur le rang
Saint-Pierre.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
283.

M. Garon: C'est ça.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Garon: Vous allez nous dire ça, si ça va
être transféré à la municipalité.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
284.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
272.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
285.

M. Garon: Rapiéçage. Vérifié.

(15 h 50)

M. Garon: Vérifié.

bons.

286. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a des bons Dufour.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Ce sont de bons entrepreneurs. Les Dufour, là-bas, ce sont de très bons entrepreneurs, puis...

287. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 289.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Kazabazua. Dans la municipalité de Kazabazua.

288. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 289, est-ce qu'il a été vérifié?

M. Garon: Réfection d'un mur en bois soutenant le chemin du Cap-aux-Rets, dans la municipalité de Rivière-du-Gouffre, dans le comté de Charlevoix.

M. Garon: Vérifié.

M. Dufour: Cap-aux-Rets ou Cap-aux-Rats?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 290.

M. Maltais: Cap-à-Bradette. Je ne sais pas trop, ce n'est pas dans mon comté.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Je sais où c'est. Ça doit être dans un tournant de la rivière; ça doit être pour empêcher la terre de débouler.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 291.

M. Middlemiss: Pour empêcher l'érosion?

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Oui, ça doit être ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 292.

M. Thérien: Pour vous qui pensez toujours aux États-Unis, ce n'est pas pire.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Qui ça?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 293.

M. Thérien: Vous.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: Charlevoix, je connais ça comme le fond de ma poche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 294.

Une voix: Il a été candidat dans Charlevoix.

M. Garon: Vérifié.

M. Thérien: En 1973?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 295.

M. Garon: En 1973, contre M. Mailloux. J'ai toujours aimé le comté de Charlevoix. C'est un très beau comté.

M. Garon: Vérifié.

M. Dufour: Je comprends, c'est le berceau des Dufour.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 296.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 289.

M. Garon: Vérifié.

M. Garon: C'est vrai, il y a beaucoup de Dufour, mais ils sont plutôt libéraux, ceux-là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 297.

M. Garon: Vérifié.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 298.

Une voix: Ils y a les bons, puis les moins

- M. Garon:** Vérifié.
299. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
300. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement. Ils sont distrayants.
- M. Garon:** Vérifié.
301. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
302. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
- Mme Pelchat:** Un instant, M. le député de Lévis! Je n'ai jamais vu ça.
- M. Garon:** Vous avez eu quelque chose que vous n'aviez pas demandé?
- Mme Pelchat:** Non. C'est parce que j'ai l'impression que ça n'a pas été fait. C'est quoi, le contrat de 247 000 \$, M. le ministre?
- La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, Mme la députée de Vachon?
- M. Thérien:** C'est à 4 000 \$ près du député de Bonaventure.
- Mme Pelchat:** Est-ce que c'est la confection des plans et devis, les 247 000 \$?
- M. Middlemiss:** Non. C'est le contrat. Il n'a peut-être pas été exécuté. Est-ce qu'il a été exécuté?
- Mme Pelchat:** Non, non, il n'est pas exécuté. En tout cas, ça fait sept ans et je ne l'ai pas encore vu.
- Une voix:** C'est fort possible, parce que ça a été signé le 21 septembre.
- M. Middlemiss:** Les soumissions publiques ont été reçues le 16 septembre.
- Mme Pelchat:** Je m'excuse. Juste pour une précision: Est-ce que c'est l'échangeur Saint-Hubert dont on parle ici?
- M. Middlemiss:** C'est ça.
- Mme Pelchat:** C'est ça. Est-ce que ça entre dans la réfection d'Edna-Maricourt, ça? Je ne
- veux pas vous poser des questions-pièges ou des questions-colles, mais...
- M. Middlemiss:** C'est le réaménagement de l'échangeur des routes 112, 116, chemin Chambly et boulevard Cousineau, dans la municipalité de Saint-Hubert, ville, MRC de **Champlain**. C'est tout ce que j'ai ici. Le plus bas soumissionnaire est Construction Désourdy. On peut obtenir des...
- Mme Pelchat:** C'est parce que je ne comprends pas le réaménagement que vous allez faire là-dessus. D'abord, à 247 000 \$, j'ai l'impression que vous allez juste mettre, en dessous de l'échangeur pour empêcher les pigeons... C'est à peu près la seule affaire que vous allez faire avec 247 000 \$. Parce que Edna-Maricourt, ça comprend le réaménagement de la 116, la construction d'un nouvel échangeur et ça touche cet échangeur-là qui amène le monde de Saint-Bruno, Carignan, Chambly, etc. C'est ça que je ne comprends pas, là.
- M. Middlemiss:** On va vérifier et on va vous faire rapport, Mme la députée.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?
- Mme Pelchat:** Oui.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 302, vérifié sous réserve. L'engagement 303.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 304.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 305.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 306.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 307.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 308.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 309.

M. Maltais: À 309, est-ce que c'est le petit pont à la sortie du vieux pont de Québec, lorsqu'on s'en va vers Lévis? Est-ce qu'il y a rien qu'un pont sur la Chaudière?

M. Garon: Oui. Ça doit être ce pont-là.

M. Maltais: C'est le petit pont arqué, là.

M. Garon: Celui dont les ingénieurs disaient qu'il tenait par la peinture.

M. Maltais: Bien, là, ils ont changé la peinture, il doit être solide.

M. Garon: Ils l'avaient changée l'autre fois, aussi. Ils devaient faire des réparations et - je ne comprenais pas - ils peindraient avant de le réparer. Mais, là, je vois qu'ils le nettoient et le peignent une autre fois, ou quoi? Il y a deux ans, ils disaient qu'ils le peindraient. Alors, c'est quoi, là? Il y a «nettoyage et recouvrement de peinture». Les ingénieurs en grève du ministère disaient qu'il tenait par la peinture, le pont. Le lendemain, on a eu une affiche, une minimisation de charge.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 309, vérifié. L'engagement 310.

M. Garon: Un instant! Non, non! Il y avait eu des travaux, avant. Lorsque les ingénieurs en grève avaient dit quelque chose concernant la solidité de ce pont-là, il y avait eu une affiche de mise le lendemain. On était en commission parlementaire dans LaFontaine. Le lendemain, on a dit: Cette année, on fait des travaux rapides, là. Il y avait surtout de la peinture. Et là on voit qu'ils reviennent encore avec de la peinture. Je commence à penser qu'il tient vraiment par la peinture. Mais qu'est-ce qu'ils ont fait dessus exactement? Parce qu'ils disaient que les boulons étaient rouillés, qu'il y avait toutes sortes de choses et qu'il tenait quasiment sur l'erre d'aller.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, l'engagement, c'est le nettoyage et le recouvrement de peinture du pont. Pour vous donner un peu l'historique...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...de ce pont, la dernière fois que ce pont a été peint, ce fut à l'été de 1971. La peinture employée à cette époque était de la peinture à base d'huile; la durée de vie normale de ce type de peinture est de 10 ans. Donc, on aurait dû le peindre en 1981. Trois contrats de métallurgie ont été octroyés depuis 1980, soit pour renforcer la structure ou la réparer, dû à la corrosion. Ces contrats furent, dans un premier temps, 1986, renforcement partiel des colonnes; 1990, renforcement partiel

des colonnes et changement de plaques de goussets dû à la corrosion; 1991, renforcement partiel des colonnes restantes et remplacement de contreventements rouillés. Pour rendre cette structure à la charge légale d'aujourd'hui, un autre contrat de métallurgie est prévu pour cette année.

M. Garon: C'était à l'époque...

M. Middlemiss: Donc, nous avons agi, depuis 1986, sur le pont. On n'était pas de ceux qui pensaient que c'était la peinture qui était pour le garder ensemble.
(16 heures)

M. Garon: Est-ce que c'était à l'époque où M. Meunier, que vous aviez nommé à la Commission de protection du territoire agricole, était divisionnaire à Charny, s'occupait de ce pont-là et pour lequel le député de Louis-Hébert avait eu un jugement lapidaire? Si ma mémoire est bonne, c'est M. Meunier qui était en charge du bureau de Charny.

M. Middlemiss: On vous dit, nous autres, qu'il y a eu des interventions en 1986, 1990, 1991, mais il aurait dû être peinturé en 1981. Là, on le peinture en 1992.

M. Maltais: Il n'a pas été peinturé et, tout à coup, c'est le temps qu'on le peinture.

M. Middlemiss: Donc, vous voyez qu'on s'en occupe. Ce ne sera pas seulement de la peinture, M. le Président. On a fait des interventions de renforcement du pont.

M. Garon: Mais qu'est-ce que vous avez fait? C'est marqué «nettoyage et recouvrement de peinture».

M. Middlemiss: Oui, oui, à celui-là, mais je vous ai indiqué, M. le Président, qu'en 1986 il y a eu un renforcement partiel des colonnes, en 1990 un renforcement partiel des colonnes et le changement des plaques de goussets dû à la corrosion et, en 1991, un renforcement partiel des colonnes restantes et le remplacement de contreventements rouillés. J'ai indiqué que, pour rendre cette structure à la charge légale d'aujourd'hui, un autre contrat de métallurgie est prévu pour cette année.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des travaux qui ont été effectués au cours des dernières années?

M. Middlemiss: Dans cet engagement-là?

M. Garon: Ceux qui ont précédé, pour voir si on a fait deux ou trois fois la même chose. Alors, tous ceux qui ont précédé également pour voir ce qui a été fait sur ce pont-là au cours

des dernières années.

M. Middlemiss: M. le Président, sur ça, j'ai beaucoup de problèmes, là, moi, à répondre par un oui. C'est que l'engagement financier qu'on regarde aujourd'hui, c'est le nettoyage et le recouvrement de peinture d'un pont. J'ai indiqué que, la dernière fois qu'il a été peinturé, c'était en 1971. Les autres travaux, je les ai justement mentionnés parce que M. le député de Lévis, M. le Président, a cette mauvaise façon de dire que le pont était soutenu par la peinture, et je voulais juste lui...

M. Garon: Ce n'est pas moi qui ai dit ça.

M. Middlemiss: Bien, vous avez répété ce que des ingénieurs en grève ont dit. Donc, vous vous êtes rendu...

M. Garon: Oui, oui, les ingénieurs du ministère.

M. Middlemiss: Vous avez décidé de supporter leurs affirmations. Et, donc, pour rassurer les membres de la commission, je vous ai indiqué que des interventions au niveau structural ont été faites à partir de 1986. Il y en a eu trois. Ça ne fait pas partie de l'engagement.

Le Président (M. Philibert): O.K. Alors, suite à ces renseignements, l'engagement 309 est adopté?

M. Garon: Alors, est-ce qu'on pourrait avoir les plans et devis détaillés des travaux qui ont été effectués en vertu de l'engagement 309?

M. Middlemiss: 309, oui, pas de problème.

M. Garon: O.K.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 309, vérifié?

M. Garon: Sous réserve des renseignements qui nous seront fournis.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 310.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 311.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 312.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 313.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 314.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 315.

M. Garon: On dit: «Réaliser une étude de comportement sismique des ponts du Québec et présenter une méthode d'analyse simplifiée». Est-ce qu'on pourrait savoir de quels ponts il s'agit, pour 41 801 \$? Confié à la Corporation de l'École polytechnique de Montréal.

M. Middlemiss: M. le Président, ils ont mis au point une méthode pour mesurer la sensibilité sismique des ponts à travers le Québec. Maintenant, c'est au ministère de l'utiliser. On peut l'utiliser, nous autres, pour n'importe quel pont à travers le Québec.

M. Garon: Mais quel genre de ponts? Vous dites: «Le comportement sismique des ponts».

M. Middlemiss: Oui, la réaction d'un pont à un séisme.

M. Garon: N'importe quel pont?

M. Middlemiss: Oui, ça s'applique à n'importe quel pont.

M. Garon: Pourquoi vous avez pris la Corporation de l'École polytechnique? Parce qu'il y a un département spécialisé dans les... Chaque fois qu'il y a un tremblement de terre, on parle de l'Université Laval, parce qu'il y a un secteur très spécialisé à l'Université Laval dans les ponts.

M. Middlemiss: Les spécialistes en dynamique des structures, au Québec, se trouvent à la Polytechnique.

M. Dufour: Le Dr Chagnon, il est spécialisé en quoi?

M. Middlemiss: Le Dr Chagnon dont on parle, j'ai l'impression que c'est peut-être pour les glissements de terrain...

M. Dufour: Les sols.

M. Middlemiss: ...ou les sols. Là, on parle de structures.

M. Garon: C'est fort possible.

M. Middlemiss: Donc, l'expertise, au Québec, est à la Polytechnique. On est allés voir les experts.

Mme Pelchat: Très bon choix.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 315, vérifié?

M. Garon: Engagement 315, vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 316.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis de 315, du mandat de l'étude?

M. Middlemiss: Le contrat?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: O.K.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 316.

M. Garon: 316, une bretelle. Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 317.

M. Garon: Bonaventure. Remplacement ou implantation de glissières de sécurité sur la route 132, dans différentes municipalités de Bonaventure, 154 000 \$. Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des glissières qui ont été remplacées ou implantées dans chacune des municipalités, dans le comté de Bonaventure, en vertu de cet engagement financier?

M. Middlemiss: Oui, on peut vous donner le contrat. C'est Hope Town, Bonaventure et Carleton, différentes longueurs, à des différents chainages sur la route 132.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir ça?

M. Middlemiss: Oui, oui.

Le Président (M. Philibert): Sous réserve de ces renseignements, l'engagement 317 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 318.

M. Garon: Le député de...

M. Dufour: Il y a des fois qu'on voit le mot

«garde-fou» et, d'autres fois, c'est «glissière». «C'est-u» à cause de...

M. Middlemiss: C'est des glissières de...

M. Dufour: ...du tempérament de la personne qui l'écrit?

M. Middlemiss: Non, c'est qu'aujourd'hui on ne parle plus de garde-fou.

M. Dufour: Je l'ai vu tout à l'heure.

M. Middlemiss: On parle de glissière de sécurité.

M. Dufour: Je l'ai vu tout à l'heure, dans un engagement.

M. Middlemiss: C'est qu'aujourd'hui on se sert plutôt de ça.

M. Dufour: C'est sexiste aussi, garde-fou.

M. Middlemiss: Disons qu'on dit maintenant que c'est des glissières pour la sécurité des gens.

M. Dufour: Mais, honnêtement, curieusement, j'ai vu tout à l'heure «garde-fou» et là je vois «glissière».

M. Middlemiss: Ça s'est glissé.

M. Dufour: Ça s'est glissé. C'est bien.

M. Middlemiss: Ça ne devrait pas y être.

M. Dufour: Merci.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 318.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 319.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 320.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 321.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Philibert): L'engagement 322.

M. Garon: Vérifié.

323. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

324. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

325. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

326. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

327. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

328. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

329. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

330. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

331. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Qu'est-ce que c'est, ça: «Mise en place de perré»? Je ne sais pas ce que ça veut dire. «Perré», c'est quoi, ça?

M. Middlemiss: C'est des grosses pierres qu'on met pour stabiliser et protéger les talus contre l'érosion.

M. Garon: Vérifié.

(16 h 10)

332. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

333. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

334. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

335. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

336. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

337. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

338. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

339. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

340. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

341. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

342. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

343. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

344. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

345. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

346. Le Président (M. Philibert): L'engagement

M. Garon: Effectuer la surveillance des travaux de construction d'un **étalement** sur l'autoroute 73, au-dessus de la rue Jean-Talon, dans la municipalité de **Charlesbourg**. Corporoche inc., Sainte-Foy. Est-ce que c'est une filiale de Roche, Corporoche inc.?

M. Middlemiss: Oui. C'est Corporoche inc., Roche **Itée**, groupe-conseil, 3075, chemin des Quatre-Bourgeois, Sainte-Foy, même adresse.

M. Garon: Pourquoi est-ce que c'est Corporoche plutôt que Roche?

M. Middlemiss: Ah!

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils vont surveiller?

M. Middlemiss: C'est un étalement sur la route 73. C'est que, vu le fait que le service technique du ministère ne disposait pas des effectifs suffisants pour exécuter ces travaux, une demande, conformément au décret 1500-88, a été faite au fichier des fournisseurs de services. Le fournisseur précité a été déterminé.

M. Garon: Mais, là, proposition demandée: 1, proposition reçue: 1; il ne doit pas manquer de firmes dans la région de Québec?

M. Middlemiss: Oui, c'est que le fichier, en bas de 50 000 \$, fournit un nom.

M. Garon: Un nom? Et ça adonne toujours que c'est le même, à peu près?

M. Middlemiss: Bien, ça, je ne pourrais pas dire que c'est toujours le même, Mme la Présidente. C'est un contrat que les Entreprises Bon Conseil ont.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: C'est la surveillance d'une structure dont l'entrepreneur est les Entreprises Bon Conseil, qui a le mandat d'exécuter...

M. Garon: C'est comme dans l'autre où ça a coûté si cher.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Moi, j'aurais tendance, quand je vois les coûts de Bon Conseil surveillée par Roche, à faire changer le surveillant. Ça fait deux, trois fois qu'on voit des contrats, à deux, trois places, et c'est très cher.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'indiquerais au député de Lévis, s'il a des raisons valables...

M. Garon: Les coûts.

M. Middlemiss: ...pour faire disqualifier Roche, qu'il les présente au ministère.

M. Garon: Non, non. J'ai dit que ça faisait trois contrats qu'on voyait où il y a beaucoup de dépassements, et que ça coûte une fortune. Et ça adonne qu'on retrouve des noms qui reviennent de temps en temps. On en a vu...

M. Middlemiss: C'est pour ça, exactement, Mme la Présidente. Si le député de Lévis a des raisons de croire que ces gens-là ne sont pas compétents et ne font pas bien leur travail, c'est à lui de nous aviser et on prendra les procédures nécessaires.

M. Garon: On va suivre votre conseil.

M. Middlemiss: Non, mais c'est de faire miroiter des choses comme ça; il me semble qu'à un moment donné...

M. Garon: C'est déjà dans la machine.

M. Middlemiss: ...il faut présenter la preuve. Et, si vous avez des indications qui peuvent démontrer ça, nous serions très heureux de les recevoir et de les regarder.

M. Garon: Très bien. Je vais demander au Vérificateur général de...

M. Middlemiss: Regardez, vous lui demandez tout le temps, au Vérificateur général...

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: ...et il vous a dit, la dernière fois aussi, qu'il n'y avait rien là.

M. Garon: Il n'a pas encore...

M. Middlemiss: Demandez-lui encore, c'est votre privilège.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 346, vérifié?

M. Garon: Mais le coût des travaux est de combien, ici, pour ce contrat de surveillance là?

M. Middlemiss: 267 179,29 \$.

M. Garon: Bon Conseil. Et qui a fait les plans et devis?

M. Middlemiss: Le ministère des Transports du Québec. Et je vous ai indiqué tantôt que, du fait que le service technique du ministère ne disposait pas des effectifs, on a demandé au fichier de nous donner quelqu'un pour faire la surveillance.

M. Garon: Mais pourquoi c'est Corporoche plutôt que Roche?

M. Middlemiss: Ça, Mme la Présidente, je ne le sais pas. C'est que le fichier central a sorti le nom de Corporoche. Il faudrait demander aux gens de Roche *Itée* pourquoi c'est Corporoche.

M. Garon: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 346, vérifié. L'engagement 347.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 348.

M. Garon: Vérifié.

M. Maltais: Oh! Oh! La 344, est-ce qu'elle passe dans le village ou si le boulevard L'Ange-Gardien, c'est une route de la municipalité? Je ne sais pas, moi; je n'ai pas été là bien, bien longtemps. Ils sont chanceux, ils ont des boulevards, dans ce coin-là; nous autres, on n'a rien qu'une «trail».

(Consultation)

M. Middlemiss: Ça nous appartient, dans les limites.

M. Maltais: La route passe dans le village et, à un moment donné, elle change de nom et elle s'appelle boulevard L'Ange-Gardien?

M. Middlemiss: Oui.

M. Maltais: C'est un peu comme Saint-Cyrille, Grande Allée, Saint-Louis. C'est beau.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 348, vérifié. L'engagement 349.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 350.

M. Garon: Quel était l'estimé du ministère, ici?

M. Middlemiss: Dans lequel? 349?

M. Garon: 350.

M. Middlemiss: 350: 529 796,58 \$.

M. Garon: 529 000...

M. Middlemiss: 529 796,58 \$. Vous voyez,

c'est un petit peu moins cher.

M. Garon: C'est moins cher que la soumission.

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est ça. C'est que vous aviez...

M. Garon: Ça a quand même pris une firme du Saguenay pour aller faire les travaux dans l'Outaouais.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'aimerais bien corriger ça, c'est qu'ils ont une usine en permanence dans l'Outaouais.

M. Garon: Ah oui? Où?

M. Middlemiss: À Gatineau.

M. Garon: C'est bien.

M. Dufour: C'est quoi, ça, un «devers», «correction de devers»?

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est une pente transversale dans une courbe. Si la courbe est bien prononcée, ça aide à mieux faire la... Vous savez, une spirale.

M. Dufour: C'est un mot courant, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 350?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 351.

M. Garon: Engagement 351, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 352.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 353.

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Lignosulfonate.

M. Garon: Ils reviennent.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils reviennent, les lignosulfonates.

M. Garon: C'est pour les épandre où, les lignosulfonates, ici, au contrat 353: Fourniture, transport, épandage d'abat-poussière au lignosul-

fonate?

M. Middlemiss: Dans le district de Ville-Marie.

M. Garon: Bon, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui. Ça, c'est expérimental suite à l'approbation du ministère de l'Environnement du lignosulfonate, sous certaines conditions. Nous sommes en train de voir si c'est quelque chose qui est **administrativement** applicable, et aussi si c'est efficace et moins coûteux. Ça fait longtemps, Mme la Présidente; en 1986, on avait indiqué dans le rapport Middlemiss qu'on cherchait d'autres abat-poussière, parce qu'il y avait seulement un fournisseur, qui était le calcium. On en cherchait un qui coûterait moins cher, qu'on pourrait appliquer plus souvent et qui pourrait être appliqué par des gens du milieu. Et il y a le lignosulfonate qui est un surplus de l'opération des pâtes et papiers; on tente, dans la mesure du possible, de l'utiliser à bonne fin, Mme la Présidente, mais toujours...

M. Garon: Sur quelle distance?

M. Middlemiss: ...en étant respectueux de l'environnement.

M. Garon: Sur quelle distance?

M. Middlemiss: 137 kilomètres.

M. Garon: C'est une étude ou bien...

M. Middlemiss: C'est un projet-pilote, une expérience-pilote.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 353?

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le protocole du contrat d'épandage?

M. Middlemiss: Oui, oui, pas de problème.

M. Garon: Combien on prévoit d'épandages au lignosulfonate? Combien de fois? La récurrence de l'épandage, dans ce contrat-là?

M. Middlemiss: Deux applications.

M. Garon: À quelle densité?

M. Middlemiss: On va vous donner une copie du contrat. Ce n'est pas indiqué ici.
(16 h 20)

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 353, vérifié sous réserve. L'engagement 354.

M. Garon: Est-ce que le devis a été approuvé par l'Environnement?

M. Middlemiss: Oui. L'expérience, le projet-pilote a été mené avec l'Environnement.

M. Garon: Dans ce cas-là?

M. Middlemiss: Oui, oui. Oui, oui. On fait toujours les choses de cette façon-là, Mme la Présidente.

M. Garon: Avec le ministère de l'Environnement ou le Service de l'environnement du ministère des Transports?

M. Middlemiss: Les deux, Mme la Présidente.

M. Garon: Est-ce que vous avez des gens qui doivent regarder ça de façon particulière, en dehors de ces deux organismes gouvernementaux là?

M. Middlemiss: Non. Il me semble, Mme la Présidente, que les gens impliqués dans l'évaluation des conséquences de l'utilisation du lignosulfonate, c'est le ministère de l'Environnement du Québec et le ministère des Transports. Et je crois que nous sommes conscients de l'importance...

M. Garon: Qui est responsable du dossier au ministère des Transports, dans cette affaire-là?

M. Middlemiss: C'est le chef du district de Ville-Marie.

M. Garon: Le chef du district de Ville-Marie?

M. Middlemiss: Oui, parce que c'est là que ça se fait.

M. Garon: Comment s'appelle-t-il?

M. Middlemiss: Parce que vous savez qu'il y a tellement de normes pour l'utilisation du lignosulfonate: on ne va pas l'étendre en dedans d'une certaine distance des ruisseaux, et...

M. Garon: Comment s'appelle-t-il?

M. Middlemiss: Jean-Pierre Barabé.

M. Garon: Pardon? Jean-Pierre...

M. Middlemiss: Ba-ra-bé.

M. Garon: Baraté?

M. Middlemiss: Barabé.

M. Garon: Barabé?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 353, vérifié. L'engagement 354, comté de Rimouski.

M. Garon: Quelle est la contribution de la municipalité et du gouvernement dans la contribution accordée pour la réfection de la route 132, à l'intérieur de la municipalité de Sainte-Blandine?

M. Middlemiss: 60 % par le ministère des Transports, 5 % par la municipalité et 35 % par la SQA.

M. Garon: Est-ce qu'il y a l'assainissement des eaux en même temps...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...à cet endroit-là? Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 355.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 356.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 357.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 358.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 359.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 360.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 361.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 362.

Mme Pelchat: J'aurais une question à 362, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Vachon.

Mme Pelchat: La contribution de la ville de Longueuil, M. le ministre, au réaménagement de l'échangeur?

M. Middlemiss: 46 % pour la municipalité et 54 % pour le ministère des Transports.

Mme Pelchat: Ça, c'est la norme...

M. Middlemiss: Les normes, je dois dire qu'à moins du contraire, là, on évalue c'est quoi, la vraie participation du ministère, ce que le ministère serait obligé de faire, lui, si la municipalité n'avait pas les travaux à faire, et c'est comme ça qu'on tente de l'évaluer.

Mme Pelchat: Et comment ça se fait que c'est la ville de Longueuil qui est le maître d'oeuvre, à ce moment-là, si le ministère a payé 56 % et non pas...

M. Middlemiss: Souvent, c'est plus facile de cette façon-là, d'utiliser la municipalité au lieu du ministère. Mme la Présidente, c'est le fait qu'il y a des travaux, disons, par exemple, d'aqueduc ou d'égout sanitaire, qui ne sont pas nécessairement des travaux que le ministère des Transports fait. À ce moment-là, nous demandons à ces gens-là d'être les maîtres d'oeuvre, parce qu'ils ont certainement plus d'expertise dans l'installation de telles infrastructures que nous n'en avons, nous autres.

Mme Pelchat: Est-ce que vous êtes en mesure de me donner la date à laquelle ce contrat-là a été donné ou, en tout cas, celle où le réaménagement de Roland-Therrien était dans la programmation?

M. Middlemiss: À quelle...

Mme Pelchat: À quelle date il a été dans la programmation?

M. Middlemiss: Le protocole a été signé au mois d'avril 1989 et l'exécution...

Mme Pelchat: Donc, il y a longtemps que c'était dans la programmation?

M. Middlemiss: Oui. Bien, peut-être qu'il était là et, pour des raisons qui se sont présentées, ils n'ont pas réussi à procéder aux travaux. Mais il me semble que... Il y a eu un avenant, en date du 7 avril... Non, un avenant no 1, que j'ai signé, moi, le 6 août 1991.

Mme Pelchat: C'est parce que je me demandais, par rapport à l'échangeur Edna-Maricourt, dans la programmation du ministère des Transports...

M. Middlemiss: Oui, mais, ça, ce que je vous dis, c'était en 1989, mais les travaux n'ont... Donc, l'exécution est seulement en 1992-1993.

Mme Pelchat: Je comprends, mais la journée où le ministère des Transports décide de mettre dans sa programmation un réaménagement d'un échangeur, ça peut prendre combien de temps, à peu près, avant qu'il soit réalisé?

M. Middlemiss: Bien, ça dépend du côté technique. Si on est soumis à la Loi sur la qualité de l'environnement, ça pourrait prendre plus de temps. Une fois qu'on a réussi...

Mme Pelchat: J'ai une question à vous poser là-dessus.

M. Middlemiss: Oui.

Mme Pelchat: Même si vous n'êtes pas soumis à la procédure de l'évaluation comme telle, vous êtes obligés de préparer une étude d'impact. Est-ce que je me trompe?

M. Middlemiss: Il me semble que, si on demeure à l'intérieur de l'emprise et qu'on ne dérange pas, à ce moment-là, nous ne sommes pas soumis aux études d'impact. Si on doit sortir de l'emprise, à ce moment-là, nous sommes soumis à des études d'impact. Donc, à ce moment-là, sur le plan technique, on peut avoir des retards d'un an ou deux. Et l'autre, c'est le budget. Il faut s'assurer d'avoir les budgets nécessaires. Il n'y a pas de règles du jeu. On tente de procéder, avec les moyens du bord, aux projets qui sont les plus prioritaires, qui sont jugés les plus prioritaires.

Mme Pelchat: Alors, donc, pour le projet de l'échangeur Roland-Therrien, vous pensez que ça n'a pas été soumis à la procédure d'évaluation. Je ne le penserais pas, non plus, parce que l'échangeur est existant, de toute façon. C'est le réaménagement. M. le ministre, c'est juste pour attirer encore plus votre attention sur le projet Edna-Maricourt et l'échangeur qui est inclus.

M. Middlemiss: D'accord, Mme la Présidente. J'en prends bonne note.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 362, vérifié.

L'engagement 363.

M. Maltais: Le voilà, mon intérêt. Combien ça a coûté à la municipalité pour éclairer le Fer-à-Cheval? Quel montant? Vous autres, vous avez donné 125 000 \$ et, eux autres, ils ont mis combien dans le Fer?

M. Middlemiss: La contribution du ministère des Transports est de 2 125 000 \$, 84 %, et 400 000 \$, 16%, par la municipalité.

M. Maltais: Non, non. Je parle de 363, moi, là.

M. Middlemiss: Excusez! Celui-là, 363, je l'avais donné tantôt.

M. Maltais: Non, non. C'est le Fer-à-Cheval...

M. Middlemiss: C'est quoi, 363, là?

M. Maltais: ...dans Sainte-Julie.

M. Middlemiss: 363. Excusez-moi!

M. Maltais: Combien ça a coûté? Combien est-ce qu'elle a mis, la municipalité, dans le jackpot, pour éclairer tout le Fer-à-Cheval?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Excusez! Je ne l'avais pas dans mon cahier.

M. Maltais: C'est bien compréhensible.

M. Middlemiss: La contribution du ministère est de 63 % et la municipalité, 37 %.

M. Maltais: 63 % pour le ministère.

M. Middlemiss: Oui et 37 % par la municipalité.

M. Maltais: Ah! C'est intéressant, ça. Pourquoi c'est marqué 125 000 \$?

M. Middlemiss: Ça, c'est la part du ministère.

M. Maltais: O.K. 63 % par le ministère et 37 % par la municipalité.

M. Middlemiss: Oui; 125 000 \$ par le ministère et 74 000 \$ par la municipalité, pour un total de 199 000 \$.

M. Maltais: Merci beaucoup. Bravo! Vérifié.
(16 h 30)

M. Middlemiss: Vous êtes bienvenu.

M. Garon: Même question pour 364, 2 125 000 \$.

M. Middlemiss: La contribution du ministère des Transports, c'est 2 125 000 \$ qui représentent 84 %, la municipalité, 400 000 \$ qui représentent 16 %, pour un total de 2 525 000 \$.

M. Garon: La ville, au fond, paie pour quoi, là-dedans? C'est une route numérotée. Pourquoi la ville paie? Ou bien, si elle paie, pour quelle partie elle paie?

M. Middlemiss: O.K. La ville paie sur la rue... pour la construction d'un réseau d'égout sanitaire, du chaînage 0+284 au chaînage 0+430, du chaînage 0+685 au chaînage 0+730 et du chaînage 0+810 au chaînage 1+0050. La construction d'un réseau d'aqueduc du chaînage... en tout cas, et la construction d'un trottoir sur la rue, du chaînage 0+263 au chaînage 1+620.

M. Garon: Sur quelle distance, au total?

M. Middlemiss: Il faudrait que je fasse l'addition de tous ces chaînages-là. On pourrait faire ça. On pourrait faire l'addition, mais il me semble que c'est un exercice de comptabilité ou d'addition.

M. Garon: Approximativement.

Une voix: Un kilomètre.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Oui. Vous ferez l'addition vous-même.

M. Garon: Oui. C'est ça. Une copie du protocole d'entente.

M. Maltais: Il y a une petite question qu'on posait, puis le député de Rimouski n'est pas capable de me répondre. Pourquoi c'est marqué: «Rimouski V»?

M. Garon: «V», ville.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: D'habitude, ils écrivent en chiffres romains.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est 1,357 kilomètre, la rue.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 364, vérifié. J'appelle l'engagement 365.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 366.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 367.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 368.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements financiers de novembre 1992 sont vérifiés.

M. Garon: Sauf deux en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Sauf deux en suspens. Est-ce que vous avez les réponses, M. le ministre, aux deux engagements en suspens?

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'engagement 39...

M. Garon: Est-ce qu'on fait décembre?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va déposer des réponses que j'ai données ce matin.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Le...

M. Garon: Est-ce que vous voulez faire décembre ou non?

M. Middlemiss: Non. Comme je vous l'avais indiqué la dernière fois, Mme la Présidente, on n'a pas eu le temps de préparer les fiches pour nous permettre de répondre de façon précise et adéquate aux questions de la commission. À une prochaine... Mme la Présidente, nous sommes rendus à décembre; il nous reste décembre 1992. Il me semble que nous sommes presque à date.

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les réponses aux questions sont déposées. Alors, la commission ayant...

M. Garon: Des réponses.

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

M. Garon: On n'a pas toutes les réponses. Vous avez dit, Mme la Présidente: «Les réponses

aux questions». Dans le fond, c'est certaines réponses à des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Il y en a juste deux qui manquent.

M. Garon: Il en manque d'autres. Il y a d'autres engagements qu'on n'a pas fournis.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vous remercie, ainsi que les membres de la commission, pour leur coopération.

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

M. Garon: Je remercie le ministre d'avoir accepté beaucoup plus rapidement, cette fois, de faire les engagements. Nous, comme commission, je pense que notre rôle, c'est de faire les engagements financiers des ministères, puis, quand les ministères collaborent pour les faire, on est très contents parce que ça fait partie de notre mandat.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais ajouter, sur ça, que l'an passé, à pareil temps, lorsqu'on m'a demandé, malheureusement, je ne pouvais pas répondre de façon positive aux demandes de la commission. Mais ça n'a pas pris grand temps, nous avons réussi, dans le courant de l'été, à reprendre tout le retard qui existait, et je crois qu'il était presque de 18 mois. Et, donc, ça, c'était démontrer, de notre part, un esprit de coopération.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le ministre. La commission ayant accompli son mandat ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 16 h 36)