



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Période: Août à octobre 1986

Le jeudi 29 octobre 1987 - No 92

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Août 1986	CAE-5299
Septembre	CAE-5328
Octobre	CAE-5336

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

M. Mark Assad

M. Robert Middlemiss

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* M. Jacquelin Chiricota, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 29 octobre 1987

Vérification des engagements financiers

(Dix heures treize minutes)

Le Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements est réunie ce matin pour procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'août 1986 à juillet 1987.

J'aimerais vous préciser que, pour les mois d'août 1986 à novembre 1986, seul le volet voirie sera étudié. Il y a eu une entente avec le comité organisateur pour vérifier ces engagements à l'intérieur d'une période de temps de six heures. À la fin des six heures, les engagements qui n'auront pu être étudiés seront considérés comme étant vérifiés.

Je voudrais effectuer le dépôt des réponses transmises par le ministre des Transports aux questions laissées en suspens lors de la séance du 27 janvier 1987. Premièrement, la réponse concernant la modernisation des trains de banlieue, deuxièmement, la réponse concernant les engagements 120 et 205 du mois d'août 1986 et, troisièmement, la réponse concernant l'engagement 83 de septembre 1986. J'aimerais vous préciser que ces réponses ont déjà été transmises aux **membres** de la commission par le secrétaire.

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

Le **Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente, un remplacement: M. Paradis (Matapédia) sera remplacé par M. Tremblay (Rimouski).

Août 1986

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Nous allons commencer par les engagements du mois d'août 1986. M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez m'indiquer quels engagements vous voulez vérifier?

M. Garon: On va tourner les pages.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On tourne toutes les pages? Vous allez en tourner longtemps.

M. Garon: Je suis patient!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 30.

M. Garon: L'engagement 30 n'a pas été lu déjà?

Une voix: Non, l'engagement 30 a été fait.

M. Garon: On m'a dit que cela allait à l'engagement 33.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 33.

M. Garon: Il y a une question que je voudrais poser ici: Pourquoi procède-t-on par un comité de sélection, **alors** qu'il y a un appel public de candidatures, un appel public de contrats de service?

M. Côté (Charlesbourg): C'est que cela se fait...

M. Garon: Remarquez bien que je pose des questions, je commence dans les Transports, je ne connais pas les habitudes des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux... Avec ma petite connaissance, j'ai subi la même chose en décembre 1985 et on apprend avec le temps, cela prend une couple d'années, mais on finit par apprendre. Il y a deux étapes. D'abord, il faut tester la compétence ou la qualité sur le plan professionnel nécessaire pour exécuter les travaux dont on a besoin et, par la suite, ce sont les montants soumissionnés qui font la différence.

M. Garon: Quand vous avez fait votre appel public de candidatures, il y a eu combien de candidatures de proposées? Est-ce que celui qui l'a obtenu était le plus bas soumissionnaire?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu 20 propositions.

M. Garon: Lalonde, Valois, Lamarre, Valois et Associés étaient-ils les plus bas soumissionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, je me reprends, parce que j'avais compris une autre question. Dans le cas des ingénieurs

comme dans le cas des laboratoires, ce n'est jamais un montant soumissionné. Au-delà de 200 000 \$, c'est un appel à tout le Québec, en termes de proposants, et dans ce cas-là précis, il y en a eu 20. C'est un comité de sélection qui donne des points en tenant compte de l'expérience de la firme, du chargé de projet, du nombre de contrats obtenus jusqu'à cette date-là, de l'organisation et, finalement, ces points-là déterminent le gagnant, celui qui a le plus grand nombre de points. C'est un comité qui, règle générale, est composé de trois à cinq personnes nommées par le sous-ministre.

M. Garon: Il semble y avoir des règles. Est-ce qu'il y a une procédure écrite interne approuvée par le Trésor ou quelque chose pour le fonctionnement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un document qui a été approuvé par le Conseil du trésor qui ne s'applique pas seulement chez nous, mais à l'ensemble du gouvernement. Cela pourrait être déposé si vous le souhaitez.

M. Garon: Pour éviter éventuellement les questions redondantes.

M. Côté (Charlesbourg): Le principe étant le suivant, pour tout ce qui est, dans le cas du génie, inférieur à 50 000 \$ en termes d'honoraires, c'est un nom que nous fournit Rosalie. De 50 000 \$ à 200 000 \$, ce sont cinq...

M. Garon: Un nom ou plusieurs noms?

M. Côté (Charlesbourg): Un seul. On n'a pas le choix.

M. Garon: En bas de 50 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): En bas de 50 000 \$. De 50 000 \$ à 200 000 \$, ce sont cinq firmes provenant de la région où se font les travaux, ou des régions périphériques, dans la mesure où il y a une carence, où il y a un manque d'individus capables de faire ce travail dans la même région. Au-delà de 200 000 \$, c'est automatiquement un appel public avec propositions, comme dans le cas des 50 000 \$ à 200 000 \$ où c'est une proposition aussi de firmes, mais limitée à cinq proposeurs. Les cinq sont toujours désignés par Rosalie.

M. Garon: Entre 50 000 \$ et 200 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Même entre 0 et 200 000 \$, c'est toujours Rosalie qui détermine les noms.

M. Garon: En bas de 50 000 \$, elle vous en propose un; de 50 000 \$ à 200 000 \$, elle en propose cinq.

M. Côté (Charlesbourg): Cinq.

M. Garon: Là, vous faites un appel d'offres à ces cinq?

M. Côté (Charlesbourg): À ces cinq, qui déposent une proposition de l'expérience de leur firme qui sera chargée de projet.

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement le plus bas soumissionnaire, jamais.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y a pas de soumission dans ces cas-là.

M. Garon: Vous voulez dire pour les contrats d'ingénierie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela, pour tous les professionnels. Là où il y a une différence, c'est que, dans certains cas, par exemple, de mesures de trafic, on dit: Parfait, il faut d'abord reconnaître l'expérience et la qualité professionnelle de l'entreprise. C'est une première grille et là vous devenez admissible. Par la suite, c'est le montant soumissionné le plus bas de ceux qui sont admissibles, à qui c'est donné.

M. Garon: Dans une perspective de libre-échange, allez-vous changer cela pour que l'accès soit...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on ne vise pas nécessairement, c'est que des ingénieurs américains viennent faire des travaux à Lévis, par exemple. Je pense que c'est une politique dans tout le Québec et qui...

M. Garon: Avant le libre-échange, mais après que le libre-échange sera arrivé...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, quand on parle des critères de régions, il y a des éléments dans le libre-échange qui sont favorables aux régions. Il y a des mesures pour protéger les régions. Alors, ce sont des réflexions qui vont venir ultérieurement. Mais, assurément, il y a un marché à protéger pour nos ingénieurs ou nos génies. Il faut dire aussi que notre génie chez nous va à l'extérieur. Il ne faut pas oublier cela non plus.

M. Garon: Non. Je demande simplement si les règles ont changé pour que ce soit plus ouvert ou bien si ce sera fermé de la façon qui est indiquée. Le comité de sélection était formé de qui, dans un cas comme celui-là, par exemple?

M. Côté (Charlesbourg): M. Raymond Francoeur, directeur des structures au ministère, Pierre Langlais, directeur régional adjoint à l'entretien, Gaétan Gagnon, chef du service hydraulique, Maurice Milot, directeur régional adjoint à la construction, Louis-Aimé Blouin, chef du service d'arpentage foncier.

M. Garon: Fonctionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce sont habituellement les cinq mêmes?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est le sous-ministre qui les désigne à partir d'une banque qu'il a au ministère et qui, compte tenu de l'appel spécifique, va aller chercher des compétences à l'intérieur du ministère dans ces domaines-là.

M. Garon: Avez-vous des...

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans un bassin de 225 cadres, me dit-on, que ces gens-là sont choisis.

M. Garon: Avez-vous une liste des contrats, par exemple, pour une année, comme l'année 1986, admettons - cela pourrait être 1985, 1986 - pour dire combien de travaux d'ingénierie ont été donnés sous différentes formes? Combien chaque firme en a-t-elle eu? Comment cela s'est-il réparti? Je sais qu'il y avait cela quand je suis arrivé au ministère, en 1976. Est-ce que vous avez une liste annuelle de tous les contrats qui dit comment ils ont été accordés, quelles firmes en a eu et combien?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère les publie de toute façon.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): Dans différentes techniques. D'ailleurs, on les retrouve très souvent dans des journaux qui sont spécialisés dans ce domaine où on annonce effectivement que telle firme a eu tel contrat. C'est de l'information qui est publique, il n'y a pas de problème de ce côté-là.

M. Garon: Non, je ne parlais pas d'un cas, mais des compilations annuelles.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, oui. C'est disponible au ministère. Dans les comptes publics, on me dit aussi que cela paraît.

M. Garon: Oui, mais c'est une maudite compilation à faire dans les comptes publics.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Cela existe et ce serait possible dans la mesure où vous le souhaitez...

M. Garon: J'aimerais, si c'était possible, avoir la copie pour 1985 et la liste des compilations pour 1985 et pour 1986.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors, 1985 et 1986, on va vous fournir cela.

M. Garon: L'autre...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 33 est vérifié, j'appelle l'engagement 35.

M. Garon: L'engagement 35? Contrats négociés. Il est négocié, parce que vous avez eu à ce moment... Pourquoi un contrat comme celui-là, pour travaux de revêtement bitumineux, ne va pas en soumission?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un principe qui existait avant 1976, qui a été maintenu après 1976 et qui fait en sorte que des contrats de béton bitumineux de moins de 400 000 \$ sont négociés avec des firmes qui sont déjà implantées en régions. À l'origine, ce principe, il faut se le rappeler parce que c'est bon de le dire, c'était pour permettre au ministère un certain nombre d'économies et d'avoir la garantie et la certitude qu'il y ait, dans chaque région, au moins un plan d'asphalte fonctionnel de qualité pour économiser des coûts de transport. C'est un peu le principe qui a guidé cela. Maintenant, là où il y a de la compétition pour des projets, dans certaines régions, par exemple, dans la région immédiate de Québec, il y a soumission publique, parce qu'il y a plusieurs usines et, dans ce cas, il y a toujours soumission publique. Lorsqu'on va, par exemple, en Abitibi, dans certains cas, on peut aller en soumission publique, mais cela ne veut pas dire que les gars soumissionnent. On a vu cela dans le passé. Mais, dans d'autres cas où on va en soumission publique, là où il y a plusieurs usines potentielles, à ce moment-là, cela va. Et cela a été fait pour protéger un certain marché sur le plan régional et c'est maintenu toujours pour la même raison. Mais là où il y a de la compétition, cela va toujours en soumission publique.

M. Garon: Laprairie, c'est dans le bout de Montréal; est-ce qu'il n'y a pas de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est dans le comté de Huntingdon où cela a été fait. À ma connaissance, il y a un entrepreneur qui est là et c'était la

compagnie Sintra.

M. Garon: Vous avez des barèmes comme l'asphaltage, revêtement bitumineux à tant le kilomètre, tant la verge, je ne sais quoi là...

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des prix qui, chaque année, sont négociés avec l'association et le ministère qui s'entendent sur certains paramètres et qui déterminent que le prix devrait être de tant, des prix de base.

M. Garon: Je pensais que vous alliez dire autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Il peut arriver, dans certaines circonstances, qu'un contrat soit plus près d'une usine, mais qu'il ne soit pas octroyé à l'usine. Cela dépend des prix déposés par les entrepreneurs dans d'autres composantes au printemps, ce qui fait en sorte que le prix de celui qui est un peu plus éloigné revient moins cher, compte tenu des prix des agrégats, par exemple. Dans ce sens-là, on le donne toujours à celui qui est le plus bas des deux.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 35 est vérifié?

M. Garon: Il n'y a pas de soumission, le plus bas des deux, pourquoi, pour son prix...

M. Côté (Charlesbourg): Le contrat se trouve dans une zone, par exemple, à la limite des deux territoires. Il irait, règle générale, à celui qui est le plus près parce que la règle, c'est le plus près, mais pour autant qu'il est le plus bas.

M. Garon: Mais le plus bas dans quoi? Dans son prix annuel? Si je n'ai pas de soumission, il est plus bas...

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Cela tombe très bien parce que je vous le disais de mémoire pour en avoir vécu plusieurs. C'est exactement ce cas-ci. C'est le cas. Il y avait deux entreprises: Charles Duranseau, Montréal, et Sintra à Saint-Isidore. Le plus près était Charles Duranseau, Montréal, à 17,5 kilomètres, donc, le plus près des travaux alors que Sintra est à 18,7, donc, 1,2 kilomètre de plus, ce qui normalement devrait faire en sorte que cela coûte plus cher de transport. Mais le prix des agrégats fourni au début de la saison doit être fixe pour la saison pour ne pas qu'il y ait de jeu. Dans ce cas-ci, le prix de Sintra était globalement de 81 434,74 \$, ce que vous retrouvez là et dans ce cas-ci, le concurrent le plus près est à 83 388 \$. C'est ce qui fait qu'il a été donné au plus bas.

M. Garon: Là, vous êtes à l'engagement 36 et on parlait de l'engagement 35. Mais c'est la même chose, je suppose.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Oui, c'est la même chose. C'est exactement le même principe. **M. Garon:** Cela va.

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

M. Garon: On vient de le vérifier un peu en même temps.

M. Côté (Charlesbourg): C'est encore mieux car, dans le cas de l'engagement 35, c'était le même phénomène, mais il y en avait trois.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Un premier à 19 kilomètres; l'autre à 19,6 et le troisième à 19,6. Pardonnez-moi, ce sont plutôt 34, 35 et 38 et c'est celui qui était le plus éloigné qui a eu le contrat.

M. Garon: Mais pourquoi n'est-ce pas marqué dans nos affaires? À ce moment-là, on marque que ce sont des contrats négociés, mais si on savait qu'il y a des distances avec les prix de chacun et qu'il a eu le contrat parce qu'il était le plus bas soumissionnaire, cela irait bien plus rapidement pour vérifier les engagements.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Dans ce cas-ci, vous remarquerez l'obligation pour nous d'aller au Conseil du trésor pour le faire accepter par ce dernier car on déroge à la règle du plus près. On se réfère au Conseil du trésor pour épargner de l'argent, dans un cas comme celui-là. Parce que, si la règle du plus près était observée, il ne serait pas là.

M. Garon: C'est pro forma, par exemple...

M. Côté (Charlesbourg): Pour épargner de l'argent, le Conseil du trésor est toujours au pro forma ou à peu près.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 35 et 36 sont vérifiés. J'appelle l'engagement 37.

M. Garon: Est-ce la même chose dans le cas de l'engagement 37?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose. C'étaient Les Entreprises lévisiennes

par rapport aux Entreprises Ray-Car. Le premier était à 27 kilomètres et l'autre à 22. Cela fait une différence très substantielle parce que, dans le cas des Entreprises lévisiennes, elles effectuaient le contrat pour 254 000 \$, Ray-Car, pour 290 000 \$. Il y a donc une économie très appréciable.

(10 h 30)

M. Garon: Même si elles sont situées plus loin?

M. Côté (Charlesbourg): Même si elles sont plus loin et même si elles sont cinq kilomètres plus loin.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 37 est vérifié. J'appelle l'engagement 38.

M. Garon: "Réserve pour ajustement", qu'est-ce que cela veut dire? On écrit: "Contrat, 58 759,10 \$; Réserve pour ajustement, 1500 \$; Imprévus et variations, 5740,90 \$."

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce qu'on me dit - parce qu'on continue toujours d'en apprendre c'est très instructif - c'est que, dans un cas comme celui-ci, c'est uniquement dans le cas du rapiéçage où il y a une réserve. Dans le cas du rapiéçage, il faut se donner, semble-t-il, une marge de manoeuvre, mais peut-être....

M. Garon: Mais elle n'est pas donnée par les imprévus et variations?

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans ces cas-là.

M. Michaud (Pierre): En ce qui a trait au rapiéçage, il y a le bitume qui entre aussi. Il y a un certain montant, d'accord? On a besoin d'une réserve. Dans tous les autres contrats que vous voyez apparaître, quand on signe des contrats avec soumissions publiques et ainsi de suite, on a seulement le point Imprévus et variations. Mais ce n'est que dans le cas du rapiéçage qu'il peut y avoir une variante qui dépend de la pose elle-même.

On pourrait facilement englober dans Imprévus et variations ce montant aussi, parce qu'on est limité à 10 % dans Imprévus et variations; alors qu'on estime que cela peut être plus fort que cela à cause, justement, du bitume.

M. Garon: Réserve pour ajustement, c'est un pourcentage ou comment cela joue-t-il?

M. Michaud: Habituellement, Imprévus

et variations, c'est 10 %.

M. Garon: Je sais que Imprévus et variations, c'est 10 %, mais Réserve pour ajustement, qu'est-ce que c'est? C'est un pourcentage ou quoi?

M. Michaud: C'est selon la pratique. Comme là, actuellement, 1500 \$ sur 58 000 \$ c'est très peu, c'est de l'ordre de 2 %.

M. Garon: De 3 %. Oui, mais fixés comment? Je ne comprends pas.

M. Michaud: Selon la pratique, selon l'usage.

M. Garon: Quel est l'usage dans ce cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, je pense que c'est une technique pour augmenter les 10 %, en termes clairs. C'est une partie de l'imprévu quant à une incapacité un jour X de poser une certaine quantité. Mais, dans mon livre à moi, je pense que vous soulevez un point qui est fort intéressant. Cela pourrait faire partie de l'Imprévu, même s'il est limité à 10 %. Dans ce cas-ci, c'est un imprévu.

M. Garon: Si on veut, on peut revenir à plusieurs fois, je suppose; à cause de la température, on ne peut pas le faire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, à cause de la température, une série de choses comme celles-là qui ne peuvent être prévues au contrat parce que ce sont des éléments qu'on ne contrôle pas. Alors, c'est un moyen additionnel de faire en sorte que... Par rapport à un autre entrepreneur qui ferait du gravier, du terrassement de gravier, il peut le faire quand même sous la pluie.

M. Garon: Mais ce n'est pas automatique, il faut qu'il le prouve.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est clair, ce n'est pas automatique. Il faut que ce soit prouvé, avec les gens sur le terrain qui contrôlent tout cela.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 39.

M. Garon: À l'engagement 39, y a-t-il quelque chose de spécial?

M. Côté (Charlesbourg): En principe, c'est toute une série qui relève des mêmes principes en termes de... Ce qui est spécial, c'est qu'un était à 30 kilomètres et l'autre à 29. Donc, le contrat a été accordé à celui qui était le plus loin des deux, mais pour

une économie de 1300 \$ au ministère.

M. Garon: Il faudrait laisser l'engagement 39 en suspens parce que la députée de Johnson m'a dit qu'elle voudrait venir poser quelques questions sur...

M. Côté (Charlesbourg): Sur 39?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 39 est suspendu. J'appelle l'engagement 40.

M. Garon: Oh! Ils ont beaucoup dynamité! Le dynamitage, est-ce que ce sont aussi des contrats négociés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous négociez cela sur quelle base? Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Il arrive bien des choses spéciales au ministère. Sintra inc. avait causé des dommages à notre route. Finalement, je vais vous lire la note qu'on a ici qui est très simple: Ces dommages proviennent de l'exploitation d'une carrière située sur un terrain adjacent à la route et appartenant à la compagnie Sintra inc. La compagnie d'assurances Royale du Canada, assureurs de Sintra inc., est disposée à payer immédiatement, contre quittance finale de la part du ministère, une somme de 432 000 \$, qui représente les coûts qui seront déboursés si le contrat est accordé à Sintra inc.

Cela nous permettait de récupérer les dommages faits en termes de réparation. Comme cela avait été créé par Sintra inc., l'assurance payait si le contrat était donné à Sintra inc.

M. Garon: Quelle sorte de dommages ont-ils faits? 400 000 \$, c'est beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Quelle sorte de dommages avaient-ils faits?

M. Michaud: Il y a eu un affaissement du terrain parce que, justement, ils ont transporté sur cette route-là des charges excédentaires. Donc, ils ont reconnu leur tort. Ils étaient assurés par la compagnie d'assurances Royale du Canada et elle a payé le ministère des Finances pour un montant de 432 000 \$. C'est nous qui étions maître d'oeuvre, il fallait donner un contrat à Sintra. C'est pour cela qu'on s'est fait autoriser par le Conseil du trésor.

M. Garon: Ah bon! La compagnie a payé 432 000 \$, mais c'est Sintra inc. qui

devait faire les travaux, avec l'assurance.

M. Michaud: On aurait été mal vus de donner un contrat à un autre entrepreneur, alors que ce sont les assurances de Sintra inc. qui payaient.

M. Garon: À 100 %?

M. Michaud: C'est cela.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 40 est vérifié. J'appelle l'engagement 41.

M. Garon: Y a-t-il quelque chose de spécial là?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela suit la règle.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 41 est vérifié. J'appelle l'engagement 42.

M. Garon: L'engagement 42, c'est la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 42 est vérifié. J'appelle l'engagement 43.

M. Garon: À l'engagement 43, il n'y a rien de spécial?

M. Côté (Charlesbourg): Cela me surprendrait, c'est le seul entrepreneur dans ce coin-là. Il n'y a rien de spécial à l'engagement 43. C'est la même chose.

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

M. Garon: Là aussi il y a une réserve de rapiéçage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours le même principe, un rapiéçage.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): On va regarder s'il n'y a pas moyen de faire un seul élément, Imprévus.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 44 est-il vérifié?

M. Garon: Ce n'est peut-être pas mauvais non plus. Je ne sais pas ce qu'on

peut avoir dans Imprévus, mais c'est un imprévu très spécifique, c'est-à-dire...

M. Côté (Charlesbourg): D'après l'expérience des gens du ministère qui sont là-dedans depuis de nombreuses années, c'est l'heureux mariage qu'ils ont réussi à trouver pour être capables de jouer un peu avec les conditions climatiques et faire en sorte qu'on ait la marge de manoeuvre pour être capables d'exécuter les travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 44 est vérifié. J'appelle l'engagement 45.

M. Garon: À l'engagement 45, savez-vous pourquoi ils ont mis tout ça ensemble, parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Lequel? L'engagement 46?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 45.

M. Garon: À l'engagement 45, il y en a une série. Un, deux, trois, quatre, cinq, six. Seize, je pense. Quinze travaux qui ont été mis ensemble sous une même dénomination. Savez-vous pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Efficacité administrative.

M. Garon: Qui s'est manifestée comment?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, au lieu de faire quinze documents à soumettre ici. Il y aurait eu quinze engagements financiers de plus. On a décidé de déposer la liste sous un montant global de 1 900 000 \$. Tous les principes sont là quand même.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 45 est vérifié. J'appelle l'engagement 46.

M. Garon: Est-ce que c'est différent, l'engagement 46, de l'engagement 45?

M. Côté (Charlesbourg): C'est au plus proche. Non, ce n'est pas différent. On a deux techniques d'efficacité.

M. Garon: Quelle que soit la méthode employée, il semble que ça soit efficace.

M. Côté (Charlesbourg): M. Chiricota va vous donner quelques explications sur... On est en train de s'ajuster pour faire en sorte qu'on puisse peut-être éliminer un certain nombre d'engagements et que toute l'information soit là dans un seul par mois ou quelque chose comme ça.

M. Chiricota (Jacquelin): Actuellement, la directive du Conseil du trésor nous demande de transmettre, cas par cas, quand ça se présente au ministère, les engagements financiers en haut de 25 000 \$. C'est une directive qui est en train d'être modifiée. Actuellement, il y a des travaux qui se font là-dessus et qui vont aussi peut-être apporter des modifications sur les engagements financiers comme tels, selon la loi de l'Assemblée nationale. C'est un document administratif et, quand il est produit, on le transmet à la commission des engagements financiers.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 46 est vérifié. J'appelle l'engagement 47.

M. Garon: À l'engagement 46, est-ce qu'il y avait quelque chose de spécial?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Non, c'est le principe de la règle.

M. Garon: Le plus proche?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ou bien le meilleur marché?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est le seul dans ce cas-là.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le seul dans ce cas-là.

M. Garon: Mais quand il est tout seul, est-ce qu'on se fie sur son prix seulement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce sont des prix négociés en début de saison avec l'association plus les prix déposés qui font le prix d'exécution des travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 46 est vérifié. J'appelle l'engagement 47.

M. Garon: À l'engagement 47, est-ce que c'est encore là une firme qui est seule dans son coin?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui! Dans ce cas-là, elle est seule, oui.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, seule.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais...

M. Garon: Attendez un peu là. Il n'y a

rien de spécial dans ce cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): Non. La seule.

M. Garon: Si on compare, ça équivaut à combien le kilomètre? Est-ce qu'il y a des comparaisons pour dire... Cela marche au kilomètre ou quoi? Je vois que l'autre en haut, il a fait 4 kilomètres et cela a coûté 167 000 \$...

M. Michaud: C'est-à-dire que pour 3,8 kilomètres, vous avez 138 000 \$, le coût du contrat. Cela dépend aussi de la distance. D'accord? Des fois que...

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 47 est vérifié. J'appelle l'engagement 48.

M. Garon: À l'engagement 48, la réserve est forte là. Cela dépasse même les Imprévus et variations. Vous avez prévu du mauvais temps?

M. Côté (Charlesbourg): Alors, dans ce cas-ci, c'est du rapiéçage qui est fait sur une plus longue distance de route...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...sur 48 kilomètres. On le voit ici, c'est indiqué. Donc, au niveau de l'imprévu, là...

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 48 est vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que vous n'avez pas de réserve sur la réserve.

M. Garon: Non, je comprends que ce sont 48 kilomètres, que la machinerie se promène et avec tous les aléas qui sont dus à ça, ça peut coûter un peu plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 49.
(10 h 45)

M. Garon: Là aussi, j'imagine, c'est la signalisation et tout ce qui va avec ça. À l'engagement 49, il y en a dix. Bon. S'il y a quelque chose, c'est encore selon les critères habituels? Aux Îles-de-la-Madeleine, selon quel barème cela se fait-il?

M. Côté (Charlesbourg): À 49?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Aux Îles-de-la-Madeleine, c'est le même barème, mais on ajoute un pourcentage d'isolement.

M. Garon: Isolement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Dans quel sens, isolement?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, c'est...

M. Garon: C'est comme les professeurs qui enseignent aux îles, ils sont isolés parce qu'ils sont nés là et ils vont mourir là.

M. Côté (Charlesbourg): Ha! Ha! Ha! Non, mais il faut quand même admettre qu'en termes d'accès aux ressources il y a le bitume qui doit se rendre aux îles, ce n'est pas à la porte. Il y a quand même des coûts de transport très appréciables. À ma connaissance, le concassé est un petit peu plus rare aux Îles-de-la-Madeleine. Alors, c'est un autre élément, c'est spécifique, et je pense qu'il vient même d'ailleurs, le concassé. Alors, ce sont deux facteurs...

M. Garon: Le concassé vient d'où?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce qu'on me dit, c'est qu'il est encore des îles, mais il est plus difficile à produire et, très prochainement, il va venir de l'extérieur, les Îles-de-la-Madeleine étant ce que vous connaissez, puisque vous y avez séjourné à plusieurs reprises.

M. Garon: Je n'ai pas regardé le caillou trop trop.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Mais...

M. Garon: J'ai vu également des caps.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, mais comme c'est une île qui est quand même plus effilée que large, cela crée des problèmes sur le plan environnemental.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 49 est vérifié. J'appelle l'engagement 50.

M. Garon: Alors, ici qu'y a-t-il? Il n'y a rien de spécial.

M. Côté (Charlesbourg): Rien de spécial. Même chose, le plus près, le plus bas.

M. Garon: À l'engagement 51? Même chose à l'engagement 51?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Même chose à l'engagement 52?

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 52.

M. Garon: Il y a une réserve, mais encore là, c'est sur 46 kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, même principe.

M. Garon: À l'engagement 53?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: À l'engagement 54?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: À l'engagement 55?

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 55, même chose, le plus près, le plus bas.

M. Garon: C'est un contrat qui a été donné quand, à l'engagement 55? Il a été signé quand?

M. Côté (Charlesbourg): L'original a été signé par le Contrôleur des finances, le 5 du huitième mois, donc, au mois d'août. C'est cela. Je cherchais le mois et M. Chiricota me dit qu'on est aux engagements du mois d'août.

M. Garon: Dans les engagements du mois d'août. Le contrat a été signé quand? Ce n'est pas nécessairement au mois d'août.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est quelques jours après, règle générale, parce que les entrepreneurs se dépêchent à venir les signer à partir du moment où on a ses papiers. C'est l'autorisation de signer le contrat.

M. Garon: C'est tard, au mois d'août, dans l'Abitibi, parce que l'hiver arrive de bonne heure.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, c'est tard. On n'a pas encore réussi à bien maîtriser le processus pour que cela puisse se faire dans des conditions idéales. En 1986, les retards étaient un peu dus à nous. On venait d'arriver, on voulait voir ce qui se passait dans la machine et examiner un certain nombre de choses. Des contrats ont été donnés un peu tardivement. En 1987, on examine les raisons qui font que cela a pris du temps. Quant à moi, je dois vous dire que je suis à examiner la possibilité de donner mes accords avant le mois de mars, avant

même que le budget soit accepté, pour au moins un certain pourcentage, afin d'être capable de travailler à l'intérieur de l'appareil pour que les contrats puissent être exécutés en juin, en juillet et en août, soit au moment où c'est le temps idéal de le faire. Des réajustements vont être faits pour l'an prochain, quitte à aller chercher des préautorisations pour un pourcentage du budget à être dépensé.

On connaît déjà un peu les enveloppes qu'on pourrait avoir puisqu'on est en négociation avec le Conseil du trésor pour les enveloppes de l'année subséquente. Dans ce sens-là, cela peut nous donner une marge de manoeuvre. Pour suivre tout le processus au plan du cheminement à l'intérieur...

M. Garon: Vous n'êtes pas d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit, c'est que la moyenne pour procéder à un contrat est de 52 jours à l'intérieur de l'appareil pour le mettre en appel d'offres. Mais je m'interroge un peu sur le délai des 52 jours. Quand j'ai appris le délai des 52 jours, je me suis demandé si c'étaient 52 jours ouvrables. Effectivement, c'est un processus qui est quand même très lourd. À partir du moment où il y a la décision d'exécuter un contrat, il doit cheminer à l'intérieur de l'appareil ministériel, à l'étape du sous-ministre, du sous-ministre adjoint, des directions; par la suite, les districts, les régions et repartir en montant pour revenir au ministère. Cela fait un cheminement assez long, merci.

Mais il y a deux moyens de régler cela, soit que l'on raccourcisse les étapes, ce qui n'est pas chose facile, pour être capable de respecter les règles de l'administration financière ou, alors, on prend des décisions beaucoup plus tôt, au début de l'année, au lieu de les prendre au mois de mars ou au mois d'avril. Ce qui fait que l'on serait en situation de réalisation de contrat dès les mois de juin, juillet et août, soit la période très importante où on doit le faire.

M. Garon: Il y a peut-être bien des affaires qui sont trop centralisées.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a quand même des autorisations à obtenir. Il s'agit de sommes d'argent assez importantes. Il faut aussi s'assurer de tout l'encadrement sur le plan qualitatif.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Si vous passez dans mon comté, vous allez être étonné de voir le nombre de lampadaires dont les lumières sont

éteintes, parfois, quatre ou cinq de suite. On me dit que tout cela est centralisé à Québec, pour tout le Québec. Cela n'a pas de bon sens. Je vous le dis: Un bon soir, je vais les compter. On pourrait même les compter ensemble et vous seriez étonné du nombre de lumières de lampadaires éteintes. Apparemment, vous payez quand même le compte à Hydro-Québec, comme si elles étaient toutes allumées. Je le répète: Il y a un pourcentage très élevé de lumières éteintes. Vous seriez étonné, je vous le dis. Moi-même, à un moment donné, je me suis dit: Je vais les compter pour **voir**.

M. Côté (Charlesbourg): Mais moi, ce qui me traumatise, ce n'est pas le fait que quelqu'un puisse partir de Québec pour aller réparer les lumières à Lévis. Ce qui me traumatise, c'est que quelqu'un de Québec puisse partir de Québec pour aller réparer les lumières en Gaspésie ou à Sherbrooke. Il y a effectivement eu une tendance à la centralisation, à ce chapitre, tant au plan de la signalisation qu'au plan de l'éclairage où on est à revoir un certain nombre de choses.

M. Garon: J'ai l'impression que, régionalement ou localement, les gens se rendent compte de cela. Ils passent régulièrement dans leur petit camion...

M. Côté (Charlesbourg): Mais, quant à la consommation de l'électricité, on paie ce qu'on utilise en termes de kilowatts.

M. Garon: Je ne sais pas, mais on m'a dit que les lumières, qu'elles soient allumées ou non, vous payez un prix fixe par année. Je ne sais pas si c'est vrai, mais, apparemment, il n'y a pas de compteur.

M. Côté (Charlesbourg): Vous m'apprenez quelque chose.

M. Garon: Cela ne fait pas longtemps que je le sais.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, la règle, c'est qu'il y a un certain nombre de lumières qui doivent normalement dépenser tant. Il y a une règle fixée et on paie. Si cela peut effectivement vouloir dire que ces lumières ne fonctionnent pas et qu'on paie pareil...

M. Garon: C'est juste pour l'exemple que je vous le dis. Si vous voulez envoyer quelqu'un de votre cabinet pour vérifier, à la sortie de Saint-Jean-Chrysostome, ou de Saint-Romuald, vous allez être surpris du nombre de lumières éteintes. Est-ce assez! Puis il y avait une réparation, la route était ramenée sur une voie pendant qu'on réparait le viaduc de la rivière Etchemin. C'était dangereux un peu. C'était tellement noir sur

l'autoroute où il passe 50 000 véhicules par jour qui étaient ramenés sur une voie. Pour aller à Montmagny, vous devez passer par là. C'était...

M. Côté (Charlesbourg): La maintenance est négligée.

M. Garon: Ce n'est pas la maintenance, ce sont les lumières!

M. Côté (Charlesbourg): On a commencé un processus dans les régions éloignées où on donne à l'entreprise privée ces genres d'histoires. Il y a, bien sûr, des réajustements à faire concernant le fonctionnement de tout cela. Je pense que le moment est probablement venu de mettre davantage l'entreprise privée à contribution un peu partout, de façon contractuelle.

M. Garon: Ou que les divisions régionales soient responsables de la réparation des lumières.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une autre possibilité. À ce moment-là, cela prend des électriciens.

M. Garon: Ah ouï!

M. Côté (Charlesbourg): Avec de l'outillage, aussi, qui, à l'occasion, peut être sophistiqué. Donc, c'est de multiplier l'équipement qui ne sera peut-être pas tellement utilisé.

M. Garon: Cela peut être un équipement central, et que la commande vienne du régional. Au contraire, habituellement, c'est la centrale qui décide, cela pourrait être la régionale qui dise: Bien là, il faut que l'équipe vienne, il y a trop de lumières qui sont...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est clair que cela prend un déclencheur. Si la lumière est éteinte dans le poteau, en régions, cela prend quelqu'un pour lever le commutateur pour allumer la lumière ou pour aller la remplacer.

M. Garon: Je ne sais pas ce que vous voulez dire là. Lever le commutateur? La lumière est brûlée. Même si on lève le commutateur, la lumière est brûlée. Pour la réparer, vous voulez dire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais s'il y a un bon contact de la région avec le district pour allumer les lumières, pour aller poser les lumières.

M. Garon: J'avais compris que vous

vouliez mettre des commutateurs sur les poteaux.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: L'engagement 55 est vérifié. L'engagement 56, il n'y a rien là. L'engagement 56, c'est régulier?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 57 aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 58?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 59?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 60?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 61?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 62?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 63?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 64?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Cela est Pavages Beau-bassin, encore.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Beau-bassin a quatre usines en Gaspésie...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...localisées à Gaspé, à Chandler, à New-Richmond et à Saint-Omer.

M. Garon: C'est un petit Sintra?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'est un petit Sintra régional.

M. Côté (Charlesbourg): À quatre, c'est un petit Sintra, effectivement.

M. Garon: C'est la route 132, hein?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. (11 heures)

M. Garon: L'engagement 65.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 66.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 67.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 68.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 69.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 70.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Les Agrégats Bedford. Est-ce qu'ils sont localisés à plusieurs endroits, eux aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que...

M. Garon: Est-ce qu'ils sont à plusieurs endroits, eux aussi, les Agrégats Bedford?

M. Côté (Charlesbourg): Seulement l'usine.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Toujours dans le cas où ils sont les plus près ou les plus bas soumissionnaires.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ça.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a plusieurs qui sont en concurrence dans ce coin-là?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de concurrence.

M. Garon: Non? Avez-vous la liste des entreprises qui sont en situation unique, qui sont seules, et les tarifs qu'elles demandent?

M. Côté (Charlesbourg): Les tarifs, il faut bien se comprendre, les tarifs sont uniques.

M. Garon: Les tarifs, quelle que soit la région du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qui

est négocié au niveau du bitume, sur le plan provincial. Donc, dans la négociation ministère et associations, quant aux agrégats... Là où les gens se distinguent, c'est dans le prix du gravier, des agrégats qui vont faire le béton bitumineux. Il y a un mélange et les prix sont déterminés d'une manière provinciale.

M. Garon: Selon la recette?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, selon la recette. Les agrégats qui composent le mélange sont fournis par l'entrepreneur qui a une carrière et qui dépose des prix au printemps, ce qui fait qu'à un moment donné il y a des variantes: quelqu'un va fournir ses agrégats à meilleur marché à la tonne qu'un autre. Ajoutez à cela le kilométrage, parce qu'il y a les taux de la Commission des transports du Québec, cela fait un tout. Lorsque celui qui est plus éloigné arrive avec des taux plus bas, il y a une différence qu'on doit lui remettre. En toute situation, le ministère est toujours...

M. Garon: Il fixe son prix. Est-ce le prix de l'association ou son prix à lui?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le prix de l'association au niveau du mélange. Au niveau des agrégats, ce n'est plus le prix de l'association, c'est un prix de localisation d'usine. Ensuite, l'autre élément qui intervient, c'est le coût du transport; suivant l'endroit où vous êtes situé par rapport au contrat réalisé à votre usine, le coût du transport vient jouer aussi, ce qui fait que, dans tous les cas, le ministère est toujours gagnant parce que c'est toujours le plus près, mais, si c'est le plus loin, c'est à un prix moindre que celui qui est le plus près. Dans ces conditions, le ministère est toujours gagnant.

M. Garon: Cela marche.

La Présidente (Mme Bélanger): On est rendu à 71.

M. Garon: Dans le fond, ce que vous me dites, c'est que la fabrication du bitume, il y a un prix à cela. Le contenu des agrégats...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un prix local.

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Et le coût du transport, c'est la distance, le prix étant le même parce qu'il est fixé par la Commission des transports. Il reste les distances à parcourir qui viennent faire une variante dans le prix final.

M. Garon: Bon. Continuons!

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 71.

M. Garon: Pas de problème.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 72.

M. Garon: 71? Est-ce que c'est régulier ou si ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi, je vous ai... 71, est-ce que c'est régulier?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 72?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: C'est dans votre municipalité de naissance, cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur.

M. Garon: Est-ce que ce sont des bons garçons, les Entreprises Mont-Sterling?

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel sens, des bons garçons?

M. Garon: Est-ce une entreprise qui est en opération depuis longtemps?

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'en 1975, le ministère avait une usine à Sainte-Anne-des-Monts qui était pas mal "abracadabraque". Ce n'était plus rentable de l'opérer à l'époque. C'est à ce moment-là que les Entreprises Mont-Sterling se sont implantées, installées, et elles opèrent depuis.

M. Garon: Elles ont acheté l'usine du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est flambant neuf, une usine complètement neuve, qui a nécessité des immobilisations, à l'époque, de plus d'un million de dollars et qui font le bonheur des citoyens de cet arrondissement qui réussissent à gagner leur vie très honorablement. Je connais très bien le propriétaire.

M. Garon: Il n'y en a rien qu'un? C'est une compagnie actionnaire ou...

M. Côté (Charlesbourg): Un seul propriétaire.

M. Garon: Comment s'appelle-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): M. Lévesque.

M. Garon: Cela ne me dit pas grand-chose Lévesque, il y en a beaucoup dans ce coin-là.

M. Côté (Charlesbourg): Égide Lévesque.

M. Garon: Égide Lévesque. C'est quelqu'un qui a commencé là-dedans en 1975.

M. Côté (Charlesbourg): Plusieurs individus de l'extérieur, à l'époque, voulaient venir implanter une usine pour agrandir leur royaume. La communauté de Sainte-Anne-des-Monts s'était dit, à l'époque, que quelqu'un de chez elle devait être capable de faire cela pour que les retombées restent chez elle. C'est ce qui est arrivé; c'est une personne très impliquée dans le milieu là-bas.

M. Garon: Cela marche. Alors, même chose pour l'engagement 73?

Une voix: Oui.

M. Garon: L'engagement 74.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 75.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 76.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 77?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 78?

M. Côté (Charlesbourg): La pratique administrative a des hauts et des bas. On est en pointe dans ce cas-là.

M. Garon: Dans quel sens? L'engagement 79?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Vous allez me faire venir votre procédure si on...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Attendez un peu, là. Dans ce cas-ci, quelle procédure?

M. Garon: J'aimerais avoir la procédure que vous suivez pour l'octroi des contrats pour le revêtement bitumineux, les normes que vous suivez...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: ...que vous faites approuver par le Conseil du trésor chaque année; peut-être pas chaque année, mais les modalités peuvent varier.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais les prix, chaque année, doivent être approuvés par le Conseil du trésor.

M. Garon: Je suppose que c'est un peu comme les taux pour le travail des machineries lourdes, les travaux publics négocient un tarif. Cela va. L'engagement 80?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 81.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 82?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose. On est tellement habitués dans la liste du béton bitumineux qu'on a presque pavé un pont. Dans ce cas-ci, c'est la réfection partielle d'un pont. On est allé en soumissions publiques et c'est cette entreprise qui a obtenu le contrat.

M. Garon: Où cela?

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 82.

M. Garon: Ce n'est pas un pont. Est-ce un pont?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est écrit: sur le chemin du lac. Le pont, c'est à l'engagement 83.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on a répondu pour l'engagement 83. Mais, pour l'engagement 82, c'est la même chose. Nos papiers étaient mélangés.

M. Garon: De qui était composé le comité de sélection, à l'engagement 83?

M. Côté (Charlesbourg): De M. Louis-Aimé Blouin, chef du service d'arpentage foncier; de M. Raymond Francoeur, directeur des structures; de M. Pierre Langlais, directeur général adjoint à l'entretien; de M. Gaétan Gagnon, du service hydraulique, et de M. Maurice Milot, directeur général adjoint à la construction.

M. Garon: C'est écrit: Contrat de services pour effectuer le suivi par arpentage de précision du comportement des piliers du pont Lavolette pendant la construction des massifs de protection autour de ces mêmes

pilliers. Que faites-vous? Vérifiez-vous si le pilier bouge?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le cas précis où on avait évité une catastrophe à un certain moment, puisqu'un bateau était passé de travers sous le pont Laviolette sans que les structures portantes du pont soient protégées. Cela fait partie des préoccupations du ministère et, avec le gouvernement fédéral, on a donc convenu d'intervenir pour bâtir des écrans protecteurs au niveau des pilliers. Dans ce sens-là, lorsque l'on fait des travaux de dépôts de pierres de manière aussi importante, c'est clair qu'il faut vérifier un certain nombre de choses. Ce n'est pas le temps d'aller ramasser le pont dans le fond. Les pilliers du pont actuel sont sur pieux, d'où l'importance de...

M. Garon: Des pieux de bois? Des pieux de ciment?

M. Côté (Charlesbourg): D'acier.

M. Garon: D'acier? Alors, pourquoi, quand ce sont des pieux, c'est pire?

M. Michaud: Sur des structures de cette envergure, ce sont des pieux d'acier ou de béton qui sont utilisés. Les pieux de bois sont utilisés sous des ponts de faible portée. Il y en a beaucoup dans la région qui ont des pieux de bois.

M. Garon: Est-ce que cela ressemble un peu à Sainte-Anne-de-la-Pérade? Là, vous n'avez pas eu le temps de solidifier les pilliers, le pont est parti avant.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le pont qui appartient au CN... Au CP. Cela n'appartient pas...

M. Garon: Je suis passé et il semble que les pilliers du pont de l'autoroute aient été affectés. C'est ce que les gens m'ont dit quand je suis passé par là. C'est avec mes grands yeux plutôt qu'avec mes grandes oreilles. On m'a indiqué que la glace qui est descendue aurait touché les pilliers et aurait possiblement...

M. Côté (Charlesbourg): Le service de génie du ministère nous dit qu'il n'y a pas de ces inquiétudes-là chez nous et qu'il n'y a pas eu ce constat chez nous. Ce que l'on peut constater, c'est que vous allez devenir un spécialiste des ponts.

M. Garon: Des ponts et chaussées, comme disaient les Français.

M. Côté (Charlesbourg): Comme cela, ponts et chaussées, c'est français?

M. Garon: Oui, et au début de la colonie on appelait cela le grand voyer.

M. Côté (Charlesbourg): Voyer pour voyeur?

M. Garon: Pour voir. Je ne sais pas si cela vous tente d'en parler un peu, mais, à Sainte-Anne-de-la-Pérade, le gouvernement fédéral va-t-il enlever la structure qui reste dans le sable? La structure qui est dans le sable, l'hiver s'en vient et, si la glace prend là-dedans et que cela s'accumule, les dangers d'inondation seront considérables le printemps prochain.

M. Côté (Charlesbourg): Il va y avoir des audiences très prochainement sur l'avenir de cette structure, ce qui est revendiqué par à peu près tout le monde. Le CP devra prendre les décisions qui s'imposent.

M. Garon: Celle qui est dans l'eau. Ils ont enlevé deux travées...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: ...et il en est resté une dans l'eau. Apparemment, elle est ensablée au moins au tiers. Une compagnie est supposée la tirer, mais, apparemment, l'équipement ne tire pas assez fort. En tout cas, l'équipement n'est pas suffisamment fort. On me dit que si cela reste là, au printemps, la glace va s'accumuler, elle sera bloquée et il y aura danger d'inondation à Sainte-Anne-de-la-Pérade.

M. Côté (Charlesbourg): Cela relève en exclusivité du gouvernement fédéral. Possiblement que la solution viendra de la reconstruction. Je comprends qu'il reste...

M. Garon: Mais le ministre de l'Environnement du Québec est responsable des eaux au Québec. Il doit avoir un mot à dire là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais jusqu'à aujourd'hui je n'ai pas encore été responsable de l'environnement et ce n'est pas pour demain non plus. Si votre insistance veut que je sensibilise mon collègue de l'Environnement, je suis prêt à le faire. (11 h 15)

M. Garon: Ce que l'on m'a dit quand je suis passé là, c'est que le danger, à cause de l'ensablement qui s'est fait, est considérable. Je ne sais pas si vous êtes passé là au cours de l'été, mais il y a des lagunes de plusieurs centaines de pieds de long qui se sont formées dans la rivière. Maintenant, la rivière a un chenal qui est profond, mais pas large. Une travée est de travers dans la rivière et, le danger, apparemment, c'est que ça bloque, que ça inonde, puis qu'à un moment

donné ce soit la débâcle en même temps et que cela vienne frapper le pont de la route. C'est là qu'est votre responsabilité. C'est ce qu'on m'a dit, moi. Le danger, c'est que tout ça bloque et que ça fasse un barrage, que l'eau monte et que cela inonde. Quand l'eau sera assez forte, elle fera partir tout ça et ira emporter le pont de la route.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je pense que, finalement, il y a...

M. Garon: ...une inondation, mais je vous dis ce que le monde dit.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une préoccupation. Le service hydraulique du ministère, à ce qu'on me dit, avec les gens de l'Environnement, devrait, d'ici une semaine, être capable de nous faire l'état de la situation et suggérer les gestes qu'il y aura à poser par la suite.

M. Garon: Est-ce que vous pourriez...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: ...me faire parvenir un petit mot là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Garon: Je vous remercie. Je m'étais engagé auprès des gens à vous en dire un mot. Il y a pas mal de rivières au Québec... Les gens sont vraiment inquiets. Comme il y a la pêche aux poissons des chenaux là-bas...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut avoir un impact assez appréciable et il faut tout de même aussi considérer que les glaces peuvent jouer des tours. Cela, c'est un élément important et M. Demers, le sous-ministre adjoint au génie, chez nous, s'occupe de l'affaire maintenant.

M. Garon: Alors, ça marche pour l'engagement 83. L'engagement 84, les repères géodésiques. Vous avez laissé les azimuts, vous êtes maintenant tombé aux géodésiques.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un nom suggéré par Rosalie.

M. Garon: Non, non, non. Je ne veux pas dire le nom... Je voulais dire les repères géodésiques...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...plutôt que par les azimuts.

M. Côté (Charlesbourg): Je pensais que vous...

M. Garon: Je suis en train de penser que Rosalie a pris de l'ampleur.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais tout ça est fait dans la construction de la route 138 entre Havre Saint-Pierre et Natashquan.

M. Garon: Mais fonctionnez-vous, maintenant, au ministère, par des repères géodésiques ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous ne marchez pas par les méthodes traditionnelles, la latitude, la longitude et les degrés?

M. Côté (Charlesbourg): Par points géodésiques de plus en plus dans ces coins-là puisque c'est nécessaire, ces nouvelles techniques. Avec tout ce qui s'en vient en termes de cadastrage aussi, je pense que ce sont les nouvelles techniques. On est bien équipé maintenant au ministère.

M. Garon: Sauf que dans les repères géodésiques le monde est drôlement mêlé quand ça arrive. Avez-vous déjà vu ça, une description géodésique?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je laisse ça aux spécialistes.

M. Garon: J'ai vu ça à Mirabel, des repères géodésiques. Personne n'était capable de retrouver sa terre dans le repère. Cela, c'est la route qui irait en haut de Havre-Saint-Pierre? Dans la baie Johan-Beetz, il me semble qu'il n'y a pas de route là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein centre du... C'est le tronçon...

M. Garon: Dans le centre du village?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Dans le centre du village?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire que le tronçon pour lequel les soumissions seront ouvertes la semaine prochaine, le premier tronçon de construction de la route Havre-Saint-Pierre—Natashquan, la baie Johan-Beetz est au centre. Il y a cinq tronçons et c'est celui du centre. C'était le premier. Les estimations du ministère étaient d'environ 17 000 000 \$. Les soumissions vont sortir la semaine prochaine.

M. Garon: Quand sera-t-elle finie cette route-là, d'après vous?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: La route aura 125 milles, je pense? C'est ça, 125 milles?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est à peu près 80 000 000 \$ que ça va coûter.

M. Garon: Non, non, pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, je ne comprends rien.

M. Garon: Pardon? Comment ça? Les micros marchent mal? Je parle dedans, mais il n'est pas bien long. La route en haut de Havre-Saint-Pierre qui va jusqu'à Natashquan, quelle distance aura-t-elle?

M. Côté (Charlesbourg): 100 kilomètres.

M. Garon: Bon, ça va. L'autoroute 50.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 86?

M. Garon: L'engagement 85, est-ce que cela a été fait?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'engagement 85.

M. Garon: Engagement 85. Batêche, l'autoroute 50, toute l'expropriation est faite, il me semble, pour ça.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on a quand même besoin de mesurer les impacts sur le plan environnemental. Il y a deux phases qu'on doit franchir. D'abord, l'autorisation de la CPTA, lorsqu'on traverse des terres agricoles - vous connaissez bien cela - et aussi le certificat d'autorisation de réalisation de la part de l'Environnement. Il faut mesurer les impacts même si le corridor est là. Même si l'expropriation est faite, il faut être capable de mesurer les impacts. Dans ce cas-ci, c'est un contrat, donc, de moins de 200 000 \$. Cinq firmes ont été suggérées par le fichier, par Rosalie, qui ont soumis des propositions au ministère, qui ont été analysées par un comité, et c'est BCPTA inc., qui a été retenu.

M. Garon: Le comité de sélection provenait-il entièrement du ministère du Transport?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, toujours. Il y avait M. Jean-Luc Simard, directeur de la planification routière; Mme Andrée Lehman, chef de division des études environnementales pour l'Ouest du Québec, et M. André Rivest, qui est chef du district de Hull.

M. Garon: Il n'y avait personne du ministère de l'Environnement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui... Bien c'est-à-dire que non, il n'y avait personne de l'Environnement, parce que toutes les études sont déposées au ministère de l'Environnement pour autorisation. Alors, on a, au ministère des Transports, une soixantaine de spécialistes qui travaillent sur les impacts au plan environnemental pour défendre la thèse du ministère. Nous avons des anthropologues, des agronomes, toutes des personnes qui ont des connaissances dans le domaine de l'environnement et qui nous conseillent à ce niveau. Alors, c'est davantage pour nous préparer à aller justifier notre intervention auprès du ministère de l'Environnement.

M. Garon: Je sais que vous avez du bon personnel. Je l'avais constaté, il y a quelques années, vous aviez une spécialiste de l'horticulture qui avait fait les aménagements à Charny et j'avais été impressionné par ce qu'elle... Je l'avais dit, d'ailleurs, dans le temps, comment cela devrait être autour de Charny et c'est...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une équipe très dynamique. Ma grande surprise, quand j'ai visité les employés du ministère en décembre 1985, cela a été de trouver une équipe très bien constituée, extrêmement dynamique et très diversifiée aussi. C'est impressionnant et cela permet de faire le pont entre la mentalité très traditionnelle au ministère, où on passait à peu près partout, et celle de l'Environnement qui, elle, préconise la protection presque à tout crin. Cela nous permet d'avoir un moyen terme et de régler un certain nombre de problèmes avant d'intervenir et de prévoir aussi des...

Une voix: ...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Garon: Est-ce que l'étude d'impact de l'Environnement va être rendue publique?

M. Côté (Charlesbourg): Dans tous les cas, c'est toujours déposé à l'Environnement et par la suite si des individus demandent ou sollicitent des audiences publiques, il y a presque toujours des audiences publiques.

M. Garon: L'étude est faite, parce qu'on voit que le plus gros montant est inscrit en 1987.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à 75 % terminé, me dit-on, mais pas déposé à l'Environnement.

M. Garon: Ce n'est pas encore déposé à l'Environnement. Quand pensez-vous que cela

va être terminé et déposé à l'Environnement?

M. Côté (Charlesbourg): Au début de l'hiver.

M. Garon: Au début de l'hiver, c'est quoi? Décembre?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, dans cela... Si je vous dis janvier, cela peut être février et vous allez me dire: Vous avez menti, vous avez manqué à votre parole.

M. Garon: Non, non, je ne vous demande pas cela à quinze jours près. Je sais ce que c'est.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, on veut faire un tronçon l'an prochain, à l'automne 1988, sur l'autoroute 50 et dans ce sens, l'étude devra être déposée très tôt au début de l'hiver.

M. Garon: Les audiences publiques auraient lieu quand?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre: D'abord, nous, on fait des propositions de corridors tracés, avec des documents qui prouvent l'impact que cela peut avoir ou non sur le plan environnemental. À partir du moment où c'est entre les mains du ministère de l'Environnement, on n'a plus rien à dire ou à peu près, il faut se défendre. Là, cela relève de l'Environnement tout le temps qui s'écoule avant d'avoir l'autorisation de procéder. Dans ce cas-ci, c'est heureux, parce qu'on a déjà l'emprise, c'est déjà exproprié. Mais, dans d'autres cas, on ne peut pas procéder aux phases de confection des plans et devis et d'expropriation avant même de recevoir le certificat d'autorisation de réalisation. Il y a un certain nombre d'étapes à franchir à ce chapitre. Chaque fois que nous déposons une étude au ministère de l'Environnement, c'est lui qui la rend publique et la dépose au Bureau des audiences publiques. À ce moment-là, si les citoyens veulent être entendus, ils le sont par le BAPE et une décision en découle. Il y a certainement un dossier en particulier qui pourrait vous rappeler des souvenirs concernant la route 116 qui va de Plessisville à Victoriaville. C'est l'éternel combat entre les gens de l'agriculture et les usagers qui veulent plus d'espace, devant emprunter un peu plus largement sur les terres. C'est le fond de tout le débat. C'est un exemple où le Bureau des audiences publiques a entendu les citoyens et a recommandé au ministère de faire la route à l'intérieur de l'emprise actuelle.

M. Garon: C'est à Plessisville?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et à Princeville?

M. Côté (Charlesbourg): À Princeville, oui.

M. Garon: Princeville, le village ou la paroisse?

M. Côté (Charlesbourg): Cela concerne les deux.

M. Garon: Bon.

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

M. Garon: BCPTA, qu'est-ce que cela veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): Aucune idée. C'est probablement le regroupement de... Oui.

Une voix: Bessette, Crevier, Tanguay et Associés.

M. Côté (Charlesbourg): Bessette, Crevier...

Une voix: Tanguay et Associés.

M. Côté (Charlesbourg): BCPTA. Ce sont donc des associés qui ont utilisé leur nom de famille, j'imagine. Ils se sont regroupés.

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui.

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

M. Assad: Au sujet de l'autoroute 50, quelle est la distance du corridor dont on parle?

M. Côté (Charlesbourg): Si ma mémoire est fidèle, je pense qu'il est de 22 ou 24 kilomètres.

M. Assad: Donc, on ne fait pas allusion au corridor qui part de Masson, dans la région de Buckingham-Lachute?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Assad: Ce corridor est quand même bien établi sur l'autoroute 50, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Assad: Est-ce que l'impact sur l'environnement a été...

M. Côté (Charlesbourg): L'étude d'impact est en cours.

M. Assad: Elle est en cours pour cette partie?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on fait, c'est que l'on continue nos études pour pouvoir intervenir éventuellement.

M. Assad: Auprès du gouvernement fédéral, pour une entente?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est une autre problématique. Ce qu'on fait chez nous, c'est que l'on continue de mener les études qui, éventuellement, nous amèneraient à la réalisation des travaux.

M. Assad: À peu près à quel moment cette étude sera-t-elle rendue publique?

M. Côté (Charlesbourg): En 1988. Mais je ne peux vous dire si ce sera au printemps ou à l'été. Je pourrai vous le préciser ultérieurement.

M. Assad: Parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'engagement 86?

M. Garon: C'est toujours concernant l'autoroute 50, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est finalement le même principe. Comme c'est un engagement de moins de 200 000 \$, ce sont cinq noms du fichier avec un comité.

M. Garon: C'est le même comité que tantôt?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Mais, c'est la même région.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est le même comité.

M. Garon: Quand le rapport sera-t-il déposé? Vous ne le savez pas?

M. Côté (Charlesbourg): Une partie au printemps et une partie à l'automne 1988.

M. Garon: En 1988?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, puisque vous avez également des engagements financiers sur les budgets de 1987-1988.

M. Garon: Oui. Cela veut donc dire

l'automne 1987 et le printemps 1988. Ce n'est pas un gros contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne s'agit pas de l'autoroute 50.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans la région de Hull, sur le boulevard de La Vérendrye.

M. Garon: D'accord. Est-ce le même comité de sélection en 1987?
(11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Non. Alors là, on fait appel à d'autres sortes de travaux qui sont l'expertise en sols. Dans le comité, il y avait MM. René Robitaille, Paul Brochu, Guy Fréchette.

M. Garon: Tous du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de M. Robitaille, il est chef de division de l'assurance de la qualité, M. Brochu, chef du service des sols et des chaussées, M. Fréchette, chef de service du laboratoire central.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On saute à l'engagement 89.

M. Garon: Même chose ici?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est-à-dire qu'à 25 600 \$, j'ai l'impression que c'est un seul nom fourni par le fichier.

M. Garon: Parce que c'est en bas de 50 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: Rosalie a donné ce nom-là?

M. Côté (Charlesbourg): Comment? Oui, Rosalie. Pour moins de 50 000 \$, c'est Rosalie.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 90.

M. Garon: Combien y a-t-il eu de soumissionnaires? Trois? On a demandé trois reçus.

M. Côté (Charlesbourg): Trois reçus, oui. Dans le cas de... Vous l'avez...

M. Garon: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va.

M. Garon: Quand et comment choisissez-vous vos soumissionnaires? Sur invitation?

M. Côté (Charlesbourg): Fichier.

M. Garon: Seulement dans une région ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas qui nous occupe à l'engagement 91, le fichier nous avait référé quatorze noms, quatre soumissions ont été reçues.

M. Garon: D'accord. Est-ce la plus basse?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la plus basse. Dans le cas de l'engagement 92, ce sont douze noms et nous avons reçu quatre soumission dont une non conforme.

M. Garon: La première était-elle conforme, ce n'est pas marqué? Clôtures Universelles inc.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la troisième qui n'était pas conforme, la première l'est.

M. Garon: Ah bon, c'est très bien. Même chose ici.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, quinze noms, six soumissionnaires.

M. Garon: Il n'y a pas de problème. Même chose pour l'autre après, Les Productions Diva inc., pour un vidéo?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 94, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui. L'engagement 94?

M. Garon: Qui l'a eu là? Ce n'est pas le plus bas qui l'a eu?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu un comité auquel siégeait M. Laval Girard, chef du Service du soutien administratif, M. Jacques De Rome, directeur des communications et M. Jacques St-Hilaire, chef du Service de l'information au ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. Garon: Ils ont pris le troisième?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne crois pas, j'ai l'impression que c'est le plus bas, mais les 25 000 \$ étant avec les imprévus.

M. Garon: Les 25 000 \$, est-ce que cela comprend les imprévus?

M. Côté (Charlesbourg): Bon, c'est un peu le genre de contrat que j'ai tenté de vous expliquer tout à l'heure, où cela arrive à l'occasion au ministère que c'est à deux crans. D'abord, des firmes soumissionnent, mais doivent démontrer leur compétence à réaliser le contrat. C'est ce que le comité a fait, le comité de sélection, il a donc déterminé un certain nombre de firmes qui étaient capables de faire le contrat et ces firmes-là en même temps ont déposé un prix de réalisation du contrat. Dans ce cas-ci, la firme qui l'a obtenu, on pouvait dire oui pour sa qualité, sa compétence et, deuxièmement, c'était la plus basse soumission à 23 626 28 \$.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 95.

M. Garon: D'accord pour l'engagement 95.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 96?

M. Garon: 96, c'est le plus bas soumissionnaire. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 97?

M. Côté (Charlesbourg): Même principe, c'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): 98?

M. Garon: Vous en avez seulement un en réalité?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a deux, sauf qu'il y en a un qui n'était pas conforme. Sept noms avaient été fournis par le fichier.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 99?

M. Côté (Charlesbourg): Deux soumissionnaires, c'est le plus bas.

M. Garon: C'est quoi, cette affaire-là?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des pneus.

M. Garon: Je comprends que ce sont des pneus, c'est écrit.

M. Côté (Charlesbourg): Rechapage de

pneus.

M. Garon: Pourquoi, vous voulez faire rechaper vos pneus? Comment cela marche?

M. Côté (Charlesbourg): Pour ne pas les échapper.

M. Garon: Attendez, vous faites rechaper vos pneus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, compte tenu de l'importance du ministère, avec la flotte du ministère, il y a des économies appréciables à ce chapitre.

M. Garon: Quand vous parlez de la flotte, c'est quoi? Vous parlez des camions, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est surtout pour des grosses pièces d'équipement: niveleuses, gros camions. La flotte du ministère est assez impressionnante.

M. Garon: C'est bon.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 100.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 101.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: La soumission se fait sur le total de la soumission pour les trois ans?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le plus bas soumissionnaire, c'est le plus bas calculé pour les trois ans?

M. Côté (Charlesbourg): Et les 65 000 \$, c'est pour les trois ans.

M. Garon: C'est parce qu'on ne peut pas savoir, de la manière que c'est écrit sur nos feuilles. Engagement 102, renouvellement de contrat?

La Présidente (Mme Bélanger): On passe cela, M. le député. Engagement 103?

M. Garon: 103?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire, pour 103.

M. Garon: C'est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 104.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: C'est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 105?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: C'est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: C'est un tuyau qui coûte cher. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 107.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Je ne voudrais pas vous donner de fausses informations. Vous allez bien comprendre que la soumission du deuxième est plus basse, mais c'était une soumission partielle, selon les indications que nous avons.

M. Garon: Quand vous avez une soumission qui n'est pas régulière, qui détermine cela au ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a plusieurs étapes. Il y a le service des contrats. Parfois, cela peut être un manque de documents ou c'est non conforme à...

Une voix: Il n'a pas signé sa soumission.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela; il y a d'autres points sur le plan juridique qui font assurément appel au contentieux qui a à porter un jugement. Mais c'est le service des contrats qui a...

M. Garon: Vous avez l'avis du contentieux à cet effet-là.

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans tous les cas. Ce n'est pas nécessaire dans tous les cas, là où cela peut être un peu plus serré en termes d'interprétation, à ce moment-là, on se réfère toujours à des avis du contentieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Maintenant, on passe à l'engagement 109.

M. Côté (Charlesbourg): Nous sommes à l'engagement 109, là?

M. Garon: Il y a une partie qui est payée par la ville; le tiers, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Le contrat total est de 1 287 000 \$; il faut soustraire 400 000 \$, qui seront payés par la ville, le reste étant payé par le ministère.

M. Garon: Pourquoi est-ce que c'est payé par la ville?

M. Côté (Charlesbourg): Il est fort possible qu'il y ait un aqueduc. C'est très fréquent, maintenant, lorsqu'on fait de l'assainissement, il y a une partie qui incombe à la municipalité, l'autre partie au ministère, et on en profite pour refaire un certain nombre de chemins en même temps pour plusieurs années.

M. Garon: C'est un chemin qui appartient à la ville ou au ministère des transports.

M. Côté (Charlesbourg): La Route 117, c'est au ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 110.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 111.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 112.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire, toujours.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 114.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: L'engagement 113 ou 114?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 114. Le programme 5 à l'engagement 113.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 115.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas

soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 116.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Bonne mère! Le ministère s'était trompé dans son estimation. Vous avez remarqué que, les autres fois, il était assez proche, mais là...

M. Côté (Charlesbourg): Pour une fois que le contrat était à la baisse. Dans d'autres cas, on a vu que c'était à la hausse.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 117.

M. Garon: Mais c'était plus serré.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 118.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 119.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire, toujours.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 120.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 122.

M. Garon: L'estimation du ministère, était-ce pour une année, cela?

M. Côté (Charlesbourg): À quel engagement?

M. Garon: À l'engagement 120.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'était toujours pour une année.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe

à l'engagement 122.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 123.

M. Garon: Cela va. C'est le plus bas soumissionnaire.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 125. L'engagement 124, c'est dans le programme 5.

M. Garon: Cela va. Ah! On passe à l'engagement 125?
(11 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous passons à l'engagement 126.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 127.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 128?

M. Garon: Grandmont et Fils, qui est-ce?

M. Côté (Charlesbourg): Aucune idée.

M. Garon: Non? C'est une compagnie de Drummondville. Vous ne savez pas si c'est une compagnie à propriétaire unique ou à plusieurs actionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): Vraiment aucune idée. On me dit que c'est une compagnie qui fait des ponts depuis déjà fort longtemps.

M. Garon: Engagement 129, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 130.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 131.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus

bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 132?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 133?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 134.

M. Garon: Cela, ce n'est pas diable. En réalité, il n'y a qu'un soumissionnaire et il est 40 000 \$ au-dessus de l'estimation du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a deux, mais un n'est pas conforme.

M. Garon: Mais, dans ces cas-là, vous ne retournez pas en soumission?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y a qu'une variante de moins de 10 %.

M. Garon: Dans ce cas-là, combien de soumissions ont été demandées? Ce n'est pas écrit.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des soumissions publiques.

M. Garon: Ah! publiques, d'accord. Excusez-moi! Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 135?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Mme la députée de Johnson aurait voulu poser des questions sur certains points. Quant à moi, je n'ai pas de question à poser là-dessus, mais si elle veut y revenir...

M. Côté (Charlesbourg): Aucun problème.

M. Garon: Je vous le dis simplement en passant.

M. Côté (Charlesbourg): Pas de problème.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle

l'engagement 136.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 137?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 138?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 139?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 140?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 141?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 143?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 144?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire toujours.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 145?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 146?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 147?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 148?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 149?

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 150?

M. Garon: N'allez pas trop vite.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Vous allez me perdre dans la brume. L'engagement 149, est-ce qu'on l'a regardé?

La Présidente (Mme Bélanger): C'était le plus bas soumissionnaire et vous l'avez accepté.

M. Garon: Non, mais c'est parce qu'il y avait Option 1 et Option 2. Qu'est-ce que cela veut dire? C'est écrit "Option 1" et "Option 2".

M. Michaud: C'est parce qu'on donnait le choix aux entrepreneurs de soumissionner selon deux options, soit le revêtement souple ou le double traitement de surface avec un produit différent dans chacun des cas. Ils donnaient donc deux prix.

M. Garon: Dans tous les cas, ils faisaient cela?

M. Michaud: Mais, de toute façon, il est entré très bas, en bas des estimations, 197 000 \$. Alors, l'estimation du ministère, selon l'option 1, était 267 000 \$ et l'option 2, 229 000 \$.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 150?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 151?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 152?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 153?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: L'engagement 153, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 154?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Toujours la même réserve, si la députée de Johnson veut en dire un mot.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Pas de problème.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 155?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 156?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 157?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 158?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de l'engagement 157, c'était le plus bas, l'autre étant non conforme. Tel que l'indication le spécifie, on n'a pas inscrit le prix unitaire demandé au poste 004 du bordereau numéro 6.

M. Garon: Il est beaucoup plus élevé que l'estimation du ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...dans les soumissions publiques. Vous ne retournez jamais quand il n'y en a qu'un, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend. Il y a des fois qu'on peut y retourner. Cela dépend de l'évaluation qu'en fait le ministère et si le prix est beaucoup trop élevé. J'ai, frais à la mémoire, un contrat dans Portneuf où on est retourné, parce que, effectivement, pour nous, le contrat était beaucoup trop élevé. À un moment donné, on a un choix à faire. Si on ne le réalise pas maintenant, on peut présumer que cela va coûter plus cher l'an prochain. Alors, c'est toute une série de facteurs dont il faut tenir compte.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 158?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 159.

M. Garon: L'engagement 159, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 160.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 161?

M. Garon: L'engagement 161, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 162.

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours le plus bas soumissionnaire dans ce cas-ci.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Je passei à l'engagement 164.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 165.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 166?

M. Garon: "Réfection de certains éléments de trois structures" à l'engagement 166, cela veut dire quoi?

M. Michaud: Ce sont trois structures situées sur nos autoroutes qui demandaient des réparations au point de vue du bétonnage et de l'acier d'armature.

M. Garon: Ah! Ce sont trois ponts ou trois viaducs, trois différents?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je comprends. Un dans la ville de Sainte-Foy, la ville de Québec.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela; c'est de l'entretien.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à...

M. Garon: D'accord. On fait le devis des trois ensemble pour...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 167.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 168.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 169.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire conforme.

M. Garon: Ah! Il n'a pas signé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 170?

M. Côté (Charlesbourg): Plus bas.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 171.

M. Côté (Charlesbourg): Plus bas.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On s'excuse; l'engagement 171, on n'avait pas à le faire. On passe à l'engagement 172.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 173?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Tiens, de Charlesbourg!

M. Côté (Charlesbourg): Un entrepreneur de Charlesbourg? Il n'y en a pas beaucoup.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas beaucoup à Charlesbourg.

M. Garon: Je ne le sais pas. Est-ce un nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): Aucune idée.

M. Garon: Vous ne le connaissez pas? Vous avez la réputation de connaître toutes les entreprises de votre comté.

M. Côté (Charlesbourg): Je connais du monde, sauf qu'une partie de la ville de Charlesbourg n'est pas dans la circonscription de Charlesbourg, alors, peut-être est-il un électeur de Chauveau.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 174.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 175.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 176?

M. Garon: Cela va. L'estimation est bonne, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 178.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 179?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 181?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 182?

M. Garon: L'engagement 182, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 183?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 184?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va pour les engagements 183 et 184 aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 185.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 186.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 187?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 188?

M. Garon: Cela va.

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

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire, toujours.

M. Garon: Construction & Pavage Portneuf. Lui avez-vous mis un délai pour faire le travail?

M. Côté (Charlesbourg): Généralement, il y a des délais, mais on se rend compte que cela joue passablement dans les délais et on se fait jouer des tours.

M. Garon: Je me demande si ce n'était pas eux qui étaient venus à Saint-David et cela avait pris un temps incroyable.

M. Côté (Charlesbourg): Généralement, à la signature du contrat, on donne un mois à l'entrepreneur pour réaliser les travaux. Bien sûr qu'il y en a qui, à l'occasion, s'échappent. J'ai frais à la mémoire un cas dans le comté de Pontiac où, après deux ans, le contrat n'était pas exécuté malgré le fait que le ministère ait mis des pressions. Il peut y avoir des cas assez exceptionnels, mais, généralement, les gens courent assez après les contrats que, quand ils les ont, ils les font.

M. Garon: Quelquefois, il y en a qui prennent plus de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, généralement, après la signature, c'est un mois.

M. Garon: Un mois pour quel montant des travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Pour faire les travaux dans la période. Généralement, si on est dans la situation où on donne les contrats plus tôt en début d'année, cela veut dire que ces travaux se font en juin, juillet et août. Il y a des travaux qui ne peuvent pas se faire au-delà du mois de septembre, c'est clair, parce que la qualité va en être affectée.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 190.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 191?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 192?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 193?

M. Garon: L'engagement 193 n'était pas conforme?

M. Côté (Charlesbourg): Le premier n'était pas conforme. Il n'avait pas inscrit les prix unitaires demandés aux postes 022 et 023 du bordereau.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 194?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 195?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 196?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 197?

M. Garon: Cela va.
(12 heures)

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 198?

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 199?

M. Côté (Charlesbourg): Plus bas conforme. Dans le cas de celui qui était le plus bas, mais non conforme, on dit: "cautionnement de soumission est non

conforme: signé par signataire de la soumission."

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 200.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une pénalité d'imposée à celui qui n'a pas respecté son contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est le Service des achats. Je ne le sais pas.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 202.

M. Garon: Ah, bonne mère! cela en est un bon.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bas soumissionnaire. C'était pour les protections du pont Laviolette.

M. Garon: Est-ce qu'il avait faibli ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est l'explication que je vous ai donnée tantôt lorsqu'on a parlé de l'arpenteur; c'était pour protéger les piliers du pont Laviolette.

M. Garon: Des îlots autour, pour solidifier le tout, est-ce qu'il y en avait avant?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que c'est davantage protéger...

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...la structure que de la solidifier.

M. Garon: Est-ce qu'il y en avait avant, des îlots?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y en avait pas avant.

M. Garon: Cela s'est avéré nécessaire ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a un bateau qui est passé de travers dans la...

M. Garon: Ah! Il a accroché...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Alors, le danger, c'est d'accrocher le pilier; cela

aurait signifié beaucoup de dommages.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 203.

M. Garon: L'engagement 203, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 208.

M. Garon: Le reste a été fait? L'engagement 208. Ah, bonne mère! Ce sont tous des montants excédentaires. Vous avez réajusté les prix qui avaient été fixés en 1985.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais demander à M. Michaud de vous donner les explications parce que cela relève un peu de la technique.

M. Michaud: Étant donné que les prix sont négociés en début de saison avec les entrepreneurs, selon la quantité d'ouvrage que les usines font, on réajuste les prix en fonction du volume de production de l'usine. Dans ce cas-là, disons, il y a un réajustement global pour toutes les centrales de 826 000 \$. Par entrepreneur, il y a une liste qui donne certains montants... À chaque usine, on a un montant d'impliqué là-dedans. Pour une usine, cela peut être de 11 000 \$, pour une autre, de 13 000 \$ et pour une autre, de 16 000 \$; il y a énormément d'usines, d'accord? Donc, c'est un réajustement global qui se fait en fin d'année sur la production de l'usine.

M. Garon: Parce qu'il y en avait eu moins que prévu. Ils avaient fait un prix en fonction des quantités.

M. Michaud: C'est cela. Si le prix était sorti en fonction d'une certaine production et que celle-ci a été inférieure... Cela varie d'une année à l'autre.

M. Garon: Est-ce que cela dure depuis longtemps, cette pratique?

M. Michaud: Oui, depuis 1973.

M. Garon: En fonction des volumes. Si les volumes diminuent, vous considérez qu'ils ne se sont pas conformés à leurs coûts fixes et...

M. Michaud: C'est cela.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 209.

M. Garon: Les barèmes selon lesquels cela est fait, est-ce que ce sont les mêmes depuis plusieurs années?

M. Michaud: Oui. C'est toujours un comité où siège d'ailleurs un représentant des entrepreneurs afin de pouvoir s'assurer que les productions de chacune des usines sont bien établies, etc.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 209.

M. Garon: En quoi est-ce que vous considérez que le représentant des entrepreneurs est une protection pour le gouvernement? Il doit plutôt travailler pour l'entrepreneur.

M. Michaud: Oui, mais c'est avec eux qu'on négocie. Ce sont eux qui exécutent les travaux.

M. Garon: Ah! Mais est-ce qu'il y a des balises pour déterminer ces montants?

M. Michaud: Oui. C'est la production de chacune des usines. On peut la connaître simplement... C'est pour cela qu'on...

M. Garon: Non, non, je vous comprends.

M. Michaud: Cela est pour...

M. Garon: J'ai compris.

M. Michaud: ...l'année 1985, l'ajustement qui figure ici.'

M. Garon: Je comprends.

M. Michaud: Donc, à la fin de l'année, on a connu toutes les productions...

M. Garon: Je comprends cela, mais le rajustement, le montant, le quantum de l'ajustement, est-ce qu'il est calculé selon une formule ou si...

M. Michaud: C'est une formule.

M. Garon: ...c'est négocié à chaque fois?

M. Michaud: Selon la formule annuelle qui...

M. Côté (Charlesbourg): Au début de l'année, lorsqu'il y a une négociation sur l'établissement des prix, des taux, automatiquement, la formule de réajustement est là également.

M. Garon: Quelle est la formule?

M. Michaud: Il y a une courbe qui

existe sur laquelle on voit le prix unitaire pour l'usinage des enrobés bitumineux en 1985. Selon la courbe, on réajuste le prix à chacune des usines.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 209.

M. Garon: Pourquoi un supplément à l'engagement 209? Quel était le montant initial? Le supplément est de 92 000 \$, pourquoi? Ils avaient déjà soumissionné à ce montant, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Le coût initial était de 856 000 \$.

M. Garon: En soumission publique?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Et, évidemment, quand on va en soumission publique, on dit qu'il doit y avoir tant de déblaiements de X classes et, lorsque les quantités sont supérieures, cela amène des réajustements. Dans ce cas-ci, il y en avait moins et ils en ont donc prélevé moins qu'on n'avait prévu. Dans le revêtement bitumineux récupéré pour le recyclage, il y a des ajustements nécessaires.

Il y a toute une série de formules. Il y en a au moins cinq pages...

M. Michaud: En fait, les soumissions sont données à prix unitaire et avec les quantités au bordereau. Mais, si les quantités varient, étant donné que le matériel peut se compacter plus ou moins, cela peut prendre plus de remblais, plus de sable ou moins de roc, etc.

M. Garon: Si cela en prend moins, est-ce qu'ils vous remboursent?

M. Michaud: Sûrement, parce qu'il est payé à prix unitaire.

M. Garon: Ah! Je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va dans les deux sens.

M. Garon: C'est à prix unitaire.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est l'exemple ici dans le bordereau no 1, où on devait nous rembourser un montant de 19 000 \$. Pour les autres bordereaux, on fait en sorte...

M. Garon: D'accord. C'est parce que c'est un prix unitaire et non un prix global.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 210.

M. Garon: Et dans ce cas-là, alors?

M. Côté (Charlesbourg): De l'engagement 210?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, c'était un contrat accordé à une firme. En 1976, les travaux ont été suspendus. Comme les travaux reprennent, il y a des ajustements nécessaires à faire dans les tarifs.

M. Garon: Comment se fait-il que les travaux aient été suspendus en 1976?

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne devriez pas me demander cela. Je serais obligé de vous donner une réponse politique.

M. Garon: Non, mais sur le coût des honoraires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'auto-route A-5 dans l'Outaouais dont les premiers tronçons ont été faits à la suite de l'entente de 1972 avec le gouvernement fédéral, avec la CCN. C'était un choix du gouvernement à l'époque de ne pas poursuivre l'autoroute. On l'a remise en branle lundi dernier. Cela nécessitait des travaux. Les coûts de 1976 par rapport aux coûts d'aujourd'hui nécessitent un certain rajeunissement.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 211.

M. Garon: À l'engagement 211, pourquoi des coûts additionnels? Est-ce en raison du mauvais temps ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le cas de l'aéroport de Saint-Augustin. Ce n'est quand même pas dans un territoire bien connu, avant même d'y aller. Je pense que vous connaissez la région.

M. Garon: ...par bateau.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Finalement, on travaille en terrain très méconnu.

M. Garon: ...Jacques-Cartier...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...descendre dans les

cordages, embarquer dans la chaloupe; quand tu arrives en bas, la chaloupe est partie avec les vagues. Vous ferez cela lors d'un voyage de pêche, vous allez avoir du plaisir.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai entendu parler d'un voyage qu'avait fait le député de Lévis aussi - pas seulement à la télévision parce que les Inuit me l'ont conté - dans le Grand-Nord.

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): ...à Salluit en particulier.

M. Garon: On embarque sur l'épaule d'un...

M. Côté (Charlesbourg): D'un Inuit?

M. Garon: Oui!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Qui n'est pas toujours consentant!

M. Garon: C'est-à-dire qu'il y avait des galets, j'entendais rouler les galets.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Alors...

M. Garon: Il était consentant.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Il était consentant.

M. Côté (Charlesbourg): Disons que, compte tenu du poids qu'il avait à supporter, il a hésité un peu.

M. Garon: Il faut dire qu'il avait eu avant un repos avec Michel Clair!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Je vais vous dire que je ne sais pas lequel des deux était le plus nerveux, le gars en bas ou celui qui était sur ses épaules! Au rythme où il glissait dans les galets, je me demandais si je ne tomberais pas dans la rivière. Ha! Ha! Ha!

Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 212?

M. Garon: L'engagement 212. Je suppose que c'est une entente, vous avez payé une partie de la contribution.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, un

protocole, oui.

M. Garon: Un protocole.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 213, c'est la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'à l'engagement 219, ce sont des protocoles.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que cela va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Cela va.

Septembre

La Présidente (Mme Bélanger): Nous prenons les engagements financiers du mois de septembre. On a une enveloppe fermée de six heures, c'est une entente avec l'exécutif de la commission.

M. Garon: Depuis quand font-ils cela?

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous l'ai dit au début, M. le député de Lévis. Si vous voulez y aller directement ou choisir des points particuliers étant donné que nous sommes régis par une enveloppe fermée de six heures, pour tous les engagements.

M. Garon: Pour Les Pavages Saint-Laurent, pouvez-vous nous donner la liste des membres du conseil d'administration, à l'engagement 45?

M. Côté (Charlesbourg): C'est n'est pas à moi à fournir cela.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas à moi à fournir cela. De toute façon, je ne les ai pas. Je peux toujours les obtenir, mais de la même manière que vous pouvez le faire. Je pense que cela n'est pas dans mes responsabilités, à ce moment-ci. Vous avez des moyens pour obtenir ces choses, si vous les voulez.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 46. On passe à l'engagement 48.

M. Garon: Cela va pour l'engagement 48. Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 49.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 50.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 51.
(12 h 15)

M. Garon: Cela marche toujours sur la réserve que la députée de Johnson peut souhaiter... Elle nous a signalé la question.

M. Côté (Charlesbourg): Aucun problème.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 52.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 53?

M. Garon: C'est toujours le même principe que vous avez mentionné tantôt?

M. Côté (Charlesbourg): Toujours.

M. Garon: Pourquoi n'êtes-vous pas allé... C'est parce que c'est de l'enrobage. C'est encore le même principe.

M. Côté (Charlesbourg): Même principe, oui.

M. Garon: D'accord. Même chose pour l'engagement 55, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose. C'est la même série, finalement, qui recommence à chaque...

M. Garon: À chaque mois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 56.

M. Garon: D'accord jusqu'à l'engagement 61. L'engagement 61, cela va. L'engagement 62, c'est toujours le même principe?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 62, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 66.

M. Garon: Le mini-ordinateur, c'est pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère

des Transports était peut-être celui qui avait le plus à faire sur le plan de l'informatisation et Dieu sait que, lorsqu'on est décentralisé comme l'est le ministère des Transports, l'informatique peut être un outil extrêmement important, un outil de gestion et un outil de communication aussi. Mais vous allez en voir, au cours des prochains mois et des prochaines années, il y a toute une série au sein du ministère qui vise à passer à peu près de l'âge de pierre à l'âge moderne sur le plan de l'informatique. Alors, c'est une question d'efficacité, une question de rendement et il y a tout le rattrapage à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 67.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 68?

M. Garon: C'est quoi, cette affaire-là à l'engagement 68? 700 t.m. bitume 85-100 de pénétration, polymère avec styrelf 103 pour la fabrication de revêtement bitumineux. Cela me fait penser à une ordonnance de médecin pour un pharmacien.

M. Côté (Charlesbourg): Cela vient par le Service général des achats. Alors, ce sont des produits pour faire du béton bitumineux. Des appels d'offres sont demandés sur le marché.

M. Garon: En régie interne, je suppose.

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela doit être public, j'imagine.

M. Garon: Donc, vous le faites vous-mêmes, le béton bitumineux?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est négocié par le Service général des achats.

M. Garon: Mais vous commandez quoi avec cela?

M. Michaud: On commande, disons, un bitume de 85 du centième de pénétration, polymère, pour pouvoir l'appliquer sur des routes où il y a un fort volume, comme l'autoroute 20, principalement l'autoroute 20.

M. Garon: Mais c'est quoi, cela, un bitume 85-100?

M. Michaud: Il y a des grades là-dedans, dans le bitume, des degrés de pénétration. C'est le ministère qui fournit le bitume à l'entrepreneur qui fait les travaux de revêtement bitumineux. Donc, on l'achète à meilleur prix, parce qu'on l'achète en plus

grand volume et, pour les différents travaux, on le fournit aux entrepreneurs qui obtiennent les travaux d'exécution.

M. Garon: Cela va.

M. Michaud: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 69?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 70?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 71?

M. Garon: L'étude va sortir quand?

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 71, M. le ministre.

M. Garon: L'étude est-elle faite ou...?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il demande quand l'étude va sortir.

M. Côté (Charlesbourg): La journée où il y aura une décision ferme sur la construction, où les deux municipalités d'Iberville et de Saint-Jean se seront entendues, ce sera certainement un pont historique.

M. Garon: L'étude sera-t-elle faite quand même?

M. Côté (Charlesbourg): Au printemps, oui. Normalement, c'est au printemps que l'étude devrait sortir, mais au moment où elle a été enclenchée, il y avait consensus; le consensus se défait maintenant. L'étude sera menée et faite. L'étude est en cours, on devrait avoir les résultats au printemps.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 72.

M. Garon: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): ...Rosalie? Non.

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

M. Garon: Cela va.

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

M. Garon: L'engagement 74 également.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 75?

M. Garon: L'engagement 75 également.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 76?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 77?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 78?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 79?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 80?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 81?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 82?

M. Garon: Il n'y en a pas eu beaucoup là, n'est-ce pas? L'engagement 82, est-ce qu'on le fait ou non?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, l'engagement 82.

M. Garon: Oui, d'accord. À l'engagement 82, il n'y a pas eu beaucoup de soumissions, n'est-ce pas? L'estimation est un peu...

M. Côté (Charlesbourg): On a eu cinq noms qui nous ont été fournis et un seul a soumissionné.

M. Garon: Est-ce que cela allait un peu dans les estimations ou...?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à nous, l'estimation était de 15 350 \$ et c'était 14 400 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe

à l'engagement 86.

M. Garon: On passe à l'engagement 86.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 87?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 88?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 89?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 90?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 91?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 94?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Attendez un peu. Le contrat pour l'achat d'un système d'amortisseur de sécurité routière, qu'est-ce que c'est?

M. Côté (Charlesbourg): À quel engagement?

M. Garon: L'engagement 92.

M. Côté (Charlesbourg): Sur les autoroutes, lorsqu'il y a des sorties, il y a des pointes de béton pour lesquelles différentes techniques ont été utilisées - dans ce cas-ci, c'en est une autre - pour tenter d'amortir le choc brutal, pensant que le béton est toujours ce qu'il y a de plus dur.

M. Garon: Vous voulez amortir qui, là?

M. Côté (Charlesbourg): Les coups, pour

la sécurité routière.

M. Garon: De quelle façon est-ce que cela fonctionne? Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, dans ce cas-ci, c'est un système rempli de sable pour être capable d'absorber le coup, c'est moins dur que le béton.

M. Michaud: C'est dans des barils qu'on installe en avant de la structure de béton pour être certain, si jamais un automobiliste rentrait dans la structure, qu'il rentre plutôt dans cet amortisseur. Les chances de survie sont très fortes en rentrant dans un mur de sable plutôt que dans un mur de béton.

M. Garon: C'est expérimental ou?

M. Michaud: Ce n'est plus expérimental. Cela l'a été; maintenant, il y a plusieurs endroits, surtout dans la région de Montréal, où le ministère en a installé. Et il y en a d'autres à installer.

M. Garon: Vous faites cela de plus en plus?

M. Côté (Charlesbourg): Surtout vu que le boulevard Métropolitain, quant à lui, a été construit à la fin des années cinquante, selon les normes du temps, forcément, il y a des réajustements très importants à faire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 93.

M. Garon: Cela va. Je suis rendu à l'engagement 110.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire, 110.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 111.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 112?

M. Garon: Cela va.

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

M. Garon: 113, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 114?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 116?

M. Côté (Charlesbourg): Cela marche.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 117?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 118?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Cela va. L'engagement 119, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 120?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 121?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 122?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 123?

M. Garon: 123, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 124?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 125?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 126?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 127?

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 128?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 129?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 130?

M. Garon: Apparemment, il est plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, par rapport à l'estimation, il y a 60 000 \$.

M. Garon: C'est quasiment 50 % plus cher que prévu. Pourquoi n'allez-vous pas en soumissions dans une affaire comme cela? Parce que c'est une région éloignée un peu?

M. Côté (Charlesbourg): C'est quand même un contrat de 200 000 \$. Dans le comté de Pontiac, semble-t-il, il n'y a pas nécessairement une panoplie d'entrepreneurs qui peuvent le faire. Et, pour un contrat de 200 000 \$, ce n'est pas n'importe qui de toutes les régions du Québec qui est prêt à aller exécuter le contrat là-bas. Alors, Excavation Tourville.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 132?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 133?

M. Garon: 133, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 134?

M. Garon: 134, où en sont rendus les travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Presque terminés. Et c'est une heureuse solution à l'accessibilité avec une voie réservée pour autobus comme celle-là. C'est peut-être une des meilleures idées qui aient été appliquées depuis les dernières années.

M. Garon: Cela fait longtemps que cela a été décidé?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de doute. Je n'essaie pas d'en avoir la paternité. Tout ce que je me dis, c'est que l'idée étant bonne...

M. Garon: Qui en a la paternité? Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): L'idée étant bonne, il s'agissait de le faire et c'est nous qui l'avons fait. Lorsqu'une bonne idée reste sur la tablette, cela ne va pas loin.

M. Garon: Qui a eu l'idée?

M. Côté (Charlesbourg): Disons, pour faire un alliage très heureux, que c'est une idée qui est venue tardivement, mais qui a été réalisée du bon côté.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Mais elle est venue par qui? Elle est venue en quelle année?
(12 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Tardivement fait allusion à mon prédécesseur, M. Tardif.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Du bon côté, à notre venue pour le réaliser.

M. Garon: Il n'a pas eu le temps de le faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va?

M. Garon: Cela va!

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 137.

M. Garon: C'était un bon ministre, M. Guy Tardif. Partout où il a été, il a été bon, au ministère des Affaires sociales, à l'Habitation et dans les Transports.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai voulu faire un jeu de mots, mais, après réflexion, M. Tardif était porte-parole en matière de transports et non pas en matière de voirie. Alors, la paternité revient peut-être à M. LeMay.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 137?

M. Garon: On ne fera pas d'action en recherche de paternité. Alors, d'accord pour l'engagement 135.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 137?

M. Garon: L'engagement 137.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 139?

M. Garon: L'engagement 137, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 139?

M. Garon: L'engagement 139.'

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 140?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 141?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 142?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas.

M. Garon: C'est dans quel bout, cela?

M. Côté (Charlesbourg): Havre-Saint-Pierre.

M. Garon: En allant vers Natashquan?

M. Côté (Charlesbourg): C'est à l'ouest de Havre-Saint-Pierre.

M. Garon: À l'ouest. Alors, c'est une route qui est déjà existante.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est dans un croche ou bien quoi? C'est pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pour les fondations et redresser la route.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 143?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 144?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Il n'y avait qu'un soumissionnaire concernant l'engagement 143. C'est drôle qu'il n'y en avait qu'un. Curieux!

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 143. Oui, c'est finalement 1 246 000 \$ mais

avec des estimations de 1 165 000 \$ du ministère. Il y a seulement un soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 145?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 146?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 149?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 150?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 151?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 152?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 155?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 156?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 157?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 158?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, il y avait - ce n'est pas le plus bas soumissionnaire - 4 soumissions reçues. Le plus bas soumissionnaire n'était pas conforme...

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Offre d'en classe... **La Présidente (Mme Bélanger):** Certainement

de fabrication québécoise et, de plus, tout usinage et main-d'oeuvre connexe devant donner la condition de produit fini à ces lames devront se faire entièrement au Québec. Alors...

M. Garon: Cela va. Nous étions rendus à l'engagement 161. On pourrait aller directement où on est rendu...

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 161.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 161, on ne le fait pas. On va à l'engagement 164.

M. Garon: L'engagement 164. Quelle est la raison du supplément?

M. Côté (Charlesbourg): Bon. C'est quand même la réparation de neuf viaducs et un contrat prévu de 462 000 \$, il y a 29 000 \$ additionnels. Peut-être qu'un viaduc était plus mauvais que d'autres, alors...

M. Garon: Est-ce que c'était un tarif horaire?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce sont des prix unitaires, toujours.

M. Garon: Prix unitaires. Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 165?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 166?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 167?

M. Côté (Charlesbourg): Un nom, Rosalie. Non, ah, c'est un supplément, excusez.

M. Garon: Non, mais c'est parce que c'est un supplément qui est fort, c'est quasiment un double prix, porter à 73 500 \$ le coût des honoraires alors qu'initialement il est à 34 000 \$. Cela veut dire que...

M. Côté (Charlesbourg): La principale raison de cette demande est due à l'augmentation des travaux devant être surveillés qui étaient estimés à 1 450 000 \$ et qui seront de l'ordre de 2 970 000 \$. Alors, le coût des travaux est le double de ce qu'il avait été estimé au départ.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 168?

M. Garon: L'engagement 168, je suppose que c'est une entente ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Protocole.

M. Garon: Protocole. L'engagement 169. Protocole signé quand, pour l'engagement 168?

M. Côté (Charlesbourg): Oh! Je suis convaincu que vous êtes très intéressé à savoir la date: le 14 novembre 1985.

M. Garon: Ah! Ce doit être un bon protocole.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Entre nous, juste assez pour l'annoncer et ne pas le payer.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 170?

M. Garon: L'engagement 169.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 169, excusez-moi.

M. Garon: C'est la même chose, le protocole. Non? Un supplément.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 170?

M. Garon: Cela va. C'est un protocole qui a été fait quand, pour l'engagement 170?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 170. Le protocole a été signé en 1986.

M. Garon: En 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 171?

M. Garon: Cela va. Attendez un peu là. C'est quoi, cela? Ah, c'est un système d'éclairage?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est plus que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est plus que cela: égout pluvial, chaussée, installation

de bordures, revêtement bitumineux.

M. Garon: Quelle distance?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on a la distance des travaux pour 171? Non, on ne l'a pas, je ne l'ai pas ici, mais on pourrait peut-être...

M. Garon: Quand le protocole a-t-il été signé?

M. Côté (Charlesbourg): Le protocole a été signé en 1986.

M. Garon: Vous le payez à quel pourcentage?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le coût de nos travaux, ce qui nous est directement imputé à nous. Quand on voit ici un égout pluvial, possiblement que la municipalité faisait les travaux à ce moment-là.

M. Garon: Dans un village, je suppose, hein?

M. Côté (Charlesbourg): Le village de Fleurimont.

M. Garon: Alors, c'est une route qui passe dans le village et c'est la partie des travaux qui vous est attribuée. D'accord, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 172?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 173?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 174?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 173, c'est un mur du son dans le comté d'Anjou que j'ai signé moi-même avec le maire d'Anjou en 1986.

M. Garon: Oui.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui avait été demandé plusieurs années avant.

M. Garon: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 174?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 175?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 176?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 177?

M. Garon: Dans quel comté est Saint-Donat?

La Présidente (Mme Bélanger): Le comté de Rousseau.

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Donat est dans le comté de Rousseau.

M. Garon: Cela va.

Octobre

La Présidente (Mme Bélanger): Nous passons aux engagements du mois d'octobre 1986. Engagement 40? M. le député de Lévis, est-ce que...

M. Garon: J'avance.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avancez?

M. Garon: Oui. Avançons.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous êtes rendu où?

M. Garon: À l'engagement 48. Il n'y a qu'une entreprise dans... Je regarde les engagements 46, 48, 49. C'est toujours Beau-Bassin. Est-ce qu'elle est seule?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des usines qui se sont implantées un peu partout le long de la Gaspésie. Je regarde l'engagement 46, c'est un contrat exécuté à Saint-Majorique. Donc, c'est l'usine de Gaspé.

M. Garon: Ah oui.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 48, c'est une usine dans Pontiac, dans l'Outaouais et dans le cas de... On écrit toujours New-Richmond, comté de Bonaventure, mais c'est le siège social de la compagnie qui est là.

M. Garon: Ah bon. Cela va jusque dans Pontiac.

M. Côté (Charlesbourg): Une usine dans Pontiac, pour couvrir un territoire qui n'était couvert par personne.

M. Garon: C'est rare. Depuis quand vont-ils dans Pontiac?

M. Middlemiss: Il y a eu un contrat par soumissions. Pour la route 148, ils étaient déjà en place. Il n'y a pas d'usine dans ce coin-là. Donc, c'est probablement pour cela que cela a été négocié avec eux.

M. Côté (Charlesbourg): Cela coûte moins cher de transport, parce qu'autrement cela serait une usine située plus loin qui serait obligée de le faire. Cela serait des coûts additionnels au ministère.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 49?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 50?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 51?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 52?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 53?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 54?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 55?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):

L'engagement 56?

M. Garon: Ce sont toujours les mêmes principes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, toujours.

M. Garon: On n'entre pas dans des affaires de dérogation, d'aucune façon.

L'engagement 81?

M. Côté (Charlesbourg): Plus bas soumissionnaire.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 82?

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 81...

M. Garon: C'est ce que je regardais, justement.

M. Côté (Charlesbourg): ...ce n'est pas le plus bas soumissionnaire, car ce dernier était non conforme.

M. Garons C'est une soumission partielle.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 82?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 83?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 84?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 85?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 87?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 88?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 89?

M. Garon: L'engagement 89, attendez un peu. "Contrat pour travaux de consolidation par surcharge d'une savane..." Est-ce que c'est un marécage que vous devez solidifier?

M. Côté (Charlesbourg): C'est toute la problématique, si ma mémoire est fidèle, d'un engagement pris au sommet de l'Estrie, qui devait déplacer une route.

M. Garon: Pour?

M. Côté (Charlesbourg): Qui devait déplacer la route 112...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour permettre l'utilisation maximale des berges du lac.

M. Garon: Pour enlever la route du bord du lac?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, pas complètement de l'autre côté, mais, comme on devait prendre un tracé différent et qu'on passait en savane, il a fallu faire la consolidation du sol par étapes et à chaque année pour permettre d'atteindre une certaine sécurité en termes de capacité portante du sol.

M. Garon: Le ministère de l'Environnement n'a pas fait d'objection parce que vous passiez dans une savane.

M. Côté (Charlesbourg): Bien non, parce que, probablement, vous aviez pris soin, lors de l'annonce au sommet de l'Estrie, de baliser tout cela avant.

M. Garon: Habituellement, ils ne veulent jamais qu'on touche aux savanes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais comme c'était un engagement pris par le gouvernement précédent au sommet de l'Estrie, on a voulu le réaliser.

M. Garon: Passer ailleurs, cela va être de passer dans la savane. C'était d'enlever la route du bord du lac pour la passer dans la savane.

M. Côté (Charlesbourg): C'était le choix de l'époque et on a vécu avec le choix qui a été fait.

M. Garon: C'est une savane qui n'était pas, je suppose, très productrice sur le plan de la faune.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Semble-t-il qu'il n'y a aucun problème sur le plan de la faune.

Une voix: Ce n'était pas zoné agricole!

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 92.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Alors, à l'engagement 56 il n'y a pas de dérogation, aux engagements 57 et 58 non plus?

M. Côté (Charlesbourg): Non plus.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 59?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 60?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 61?

M. Garon: À l'engagement 60, il n'y a pas de firme dans ce coin-là dans ce domaine-là? Ce sont des gens de Québec qui vont à Havre-Saint-Pierre?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Ce sont les gens de Québec qui vont à Havre-Saint-Pierre pour faire le contrôle de la qualité des sols.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est fourni par...

M. Garon: Dans le fichier.

M. Côté (Charlesbourg): 114, c'est le fichier.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Plus un comité de sélection. Alors, c'est toujours le même principe: moins de 200 000 \$, cinq noms de fichier avec un comité de sélection.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 61?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 62?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 63?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 64?

M. Garon: Cela va.

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

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 66?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 67?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 68?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'engagement 72.

M. Garon: Cela va.

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

M. Garon: Cela va.

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

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 76?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 77?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 78?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 79?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger):
L'engagement 80?

M. Garon: On passe à l'engagement 92. Saint-Alexis. Cela va. Sainte-Anne-des-Monts encore!

M. Côté (Charlesbourg): Où cela?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 93.

M. Garon: Il y a encore de belles entreprises à Sainte-Anne-des-Monts.

M. Côté (Charlesbourg): C.T.E., cela...

M. Garon: C.T.E., connaissez-vous cela?

M. Côté (Charlesbourg): À Sainte-Anne-des-Monts? Ah non!

La Présidente (Mme Bélanger): À l'engagement 92.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en 1976 que j'ai été battu, je commence à connaître un peu moins de monde.

M. Garon: Non, mais, comme vous êtes né là, vous n'y avez plus de famille!

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, il reste encore...

M. Garon: Vous avez la réputation d'être quelqu'un de bien informé, habituellement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il reste encore de la famille, beaucoup de famille, mais je me préoccupe davantage de ce qui reste à Sainte-Anne-des-Monts comme impacts sur le plan économique que de ce qui en sort.

M. Garon: Mais là, cela ne sort pas; j'ai le sentiment que cela entre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des travaux à Saint-Alexis-de-Matapédia.

M. Garon: Oui, mais l'argent rentre à Sainte-Anne-des-Monts. Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 93?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 94?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 95?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 96?

M. Garon: L'engagement 96, cela va.

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

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 99?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 100?

M. Garon: Cela va, également.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 101?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102?

M. Garon: L'engagement 102, cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 103?

M. Garon: Est-il possible... Il me semble que, tantôt, Construction BNM inc., c'était à Charlesbourg et maintenant, c'est à Vanier. Est-ce que je me trompe?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'était marqué Charlesbourg et j'avais dit que c'était peut-être dans la partie appartenant au comté de Chauveau.

M. Garon: C'est parce que c'est écrit Vanier.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Peut-être qu'ils ont une succursale à Vanier, mais le siège social est à Charlesbourg.

M. Garon: Pensez-vous? Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 103.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 104.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 105.

M. Garon: De quoi s'agit-il ici? Il s'agit d'une partie des travaux remboursée à la ville de Nicolet.

M. Côté (Charlesbourg): La ville paie 67 000 \$.

M. Garon: Ah, c'est la ville qui paie 67 000 \$, pardon. C'est pour des travaux qui sont faits. Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 106.

M. Garon: À l'engagement 106?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 107.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 108.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 109.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 110.

M. Garon: Cela va également.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 111.

M. Garon: Également.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 112.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 113.

M. Garon: Également.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 114.

M. Garon: Il y a une drôle de "patente" là. Un montant de 153 000 \$. Ah! Il y a une erreur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la

relance de tous les travaux qui étaient nécessaires à Hull et qui s'inscrivent dans les travaux de l'axe McConnell-Laramée?

M. Garon: Mais l'axe McConnell-Laramée, ce sont des rues dans la ville?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pour une partie, bien sûr, parce qu'il faut obligatoirement passer dans la ville à un certain moment, mais il y a des connexions. C'est toute une série de réseaux qui sont demandés et revendiqués depuis plusieurs années, compte tenu du développement du tissu urbain dans cette région. Je peux vous montrer une carte à un moment donné, si vous voulez. On pourra regarder cela ensemble.

M. Garon: Vous dites que c'est revendiqué depuis plusieurs années?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui! Certainement.

M. Garon: Si c'était revendiqué depuis plusieurs années, c'est parce que ce n'était pas accordé. Est-ce parce que ce n'était pas bon?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Si cela a été demandé depuis plusieurs années et que cela ne fonctionnait pas, pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va peut-être vous rappeler quelque chose. On sait que les hommes politiques suivent toujours les activités politiques. En temps de campagne électorale et avec la publicité, c'était le pont d'une fameuse structure, sur lequel notre collègue, M. Gilles Rocheleau, avait fait une conférence de presse. La structure était dans le champ depuis de nombreuses années sans qu'elle soit reliée au reste du réseau routier. Cela avait fait l'objet des manchettes à l'époque.

M. Garon: En quelle année la structure a-t-elle été bâtie?

M. Côté (Charlesbourg): Avant 1981.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): C'est Mme Ouellette qui avait fait construire cela.

M. Garon: La structure était dans le champ.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, la structure était dans le champ, mais elle faisait partie d'un ensemble.

M. Garon: Ah bon! L'ensemble n'était pas complété.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 115.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 116.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 117.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 118?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 119?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 120?

M. Garon: Une minute, attendez un peu. À 119, les deux camionnettes sont chères un peu.

M. CSté (Charlesbourg): Soumission publique.

M. Garon: Ahi soumission publique. D'accord, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): 120?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 125?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va, 125?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): 126?

M. Garon: 126, cela va.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'amélioration de l'accès à Henri-IV par Quatre-Bourgeois. C'était demandé depuis

bien des années. Je pense que sur le plan de l'accès, c'est pas mal plus sécuritaire maintenant.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): Au coin de Quatre-Bourgeois et Henri-IV.

M. Garon: De quel côté?

M. Côté (Charlesbourg): Des deux côtés, du côté sud et du côté nord, mais à l'est. Sud et nord de Quatre-Bourgeois et du côté est d'Henri-IV.

M. Garon: On va aller voir. Je connais bien le coin.

La Présidente (Mme Bélanger): 128?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 129?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 130?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 131? Pardon, 132?

M. Garon: Est-ce que c'est une entente?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, protocole.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): 133?

M. Garon: Même chose à 133?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des protocoles.

M. Garon: Vous payez dans quelles proportions, dans chacun de ces cas?

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, c'est toujours du coût de nos travaux.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, c'est pas mal du coût de nos travaux à nous, de notre partie à nous.

M. Garon: Quand vous gardez la route. Quand vous ne la gardez pas?

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend. Règle générale, c'est à peu près 50 %. Dans d'autres cas, on peut aller un petit peu plus

haut ou quand on considère que la municipalité est moins bien pourvue sur le plan financier.

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 134?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 135?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 136?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 137?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 138?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 139?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 140?

M. Garon: 140 aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): 141?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 142?

M. Garon: Cela va.

La Présidente (Mme Bélanger): 145?

M. Garon: 145, qu'est-ce que c'est que ça? Comment cela, c'est de l'additionnel, eh bonne mère! C'est un montant additionnel de 772 952 \$ pour porter cela à 1 060 817 \$! C'est quoi, ça? Le paiement additionnel est deux fois plus gros que le paiement initial.

Des voix: ...

M. Garon: Il est 13 heures. On pourrait peut-être commencer la prochaine fois par cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas de problème.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Cela réglerait...

M. Garon: Allez-y donc.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très important. Je pourrais... Finalement, pour faire d'une histoire longue une histoire courte, en 1973, il y a eu un décret du ministère des Transports qui autorisait à exproprier pour la construction de la rue Laramée le 8 août. Le 22 août, au bureau d'enregistrement de Hull, le ministère des Transports a déposé des plans d'expropriation et prenait ainsi possession d'une superficie de 46 152 pieds carrés, propriété de M. Grant Blondin. En janvier...

M. Garon: En quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): En 1973. Le 12 janvier 1983...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...le ministère des Transports, par décret, était autorisé à acquérir des propriétés affectées par la construction de l'autoroute 550. En août 1984, le ministère des Transports enregistrait un avis de transfert de propriété et prenait ainsi possession d'une superficie de 9765 mètres carrés, toujours de M. Blondin.

M. Garon: Additionnelle?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, additionnelle.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports a créé de gré à gré un résidu de 4200 mètres carrés, ce qui porte à 13 965 mètres la superficie et les évaluateurs du ministère ont estimé, au-delà de tout cela, à 925 000 l'achat et les honoraires. Et se sont ajoutés à cela des intérêts. Donc, c'est un dossier de 1973 qui est réglé maintenant. C'est clair que c'est assez substantiel comme augmentation, mais cela tient compte...

M. Garon: Vous dites 13 000 mètres carrés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Combien cela fait-il de pieds carrés? Cela fait 130 000 pieds carrés, je suppose. Multiplier par dix, cela veut dire 10 \$ le pied.

M. Côté (Charlesbourg): À peu près 130 000 pieds carrés.

M. Garon: Cela veut dire quasiment 8 \$ ou 9 \$ le pied. C'est un terrain situé où?

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

coeur de la ville de Hull.

M. Garon: Ah oui? C'est dans les mêmes proportions. Alors, au lieu d'acheter 4200...

M. Côté (Charlesbourg): C'est 13 000.

M. Garon: 13 000. Pourquoi ne l'avez-vous pas exproprié en 1973?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu probablement des réajustements en cours de route. Pour deux raisons: premièrement, ce qui était prévu initialement a fait l'objet de négociations avec la ville de Hull et cela a nécessité des réaménagements quant à ce qui était prévu comme infrastructures à implanter; deuxièmement, forcément, les terrains étant morcelés, la négociation s'est faite autour de l'achat par le ministère des résidus de terrains. C'est clair qu'on a acheté plus de terrains qu'on n'en avait besoin, mais c'était le moyen de finir par régler et dans ce sens-là, éventuellement, le ministère va faire son compte en revendant les terrains au moment où les infrastructures routières seront passées.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. La commission ajourne ses travaux à mardi matin, 10 heures.

(Fin de la séance à 13 h 4)