



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Période: Novembre 1987 à juillet 1989

Le mardi 27 juin 1989 — No 92

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Réponses déposées	CAE-4579
Novembre 1987	CAE-4579
Décembre	CAE-4594
Janvier 1988	CAE-4600
Février	CAE-4609
Mars	CAE-4620
Avril	CAE-4632
Mai	CAE-4635
Juin	CAE-4645
Juillet	CAE-4658

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
M. Hubert Desbiens
M. Henri Paradis
M. Rémy Poulin
M. Lewis Camden

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E8 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 27 juin 1989

Vérification des engagements financiers

(Dix heures vingt-huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à la vérification des engagements financiers concernant le ministère des Transports pour les mois de novembre 1987 à mai 1989. Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Cannon (La Peltre) et M. Charbonneau (Verchères) est remplacé par M. Desbiens (Dubuc).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. J'aimerais faire remarquer aux membres de la commission qu'à la suite d'une entente intervenue entre les deux leaders et entérinée par le comité directeur de la commission le 21 juin 1989 il a été convenu de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, aujourd'hui, le 27 juin, de 10 heures à 12 h 30 et de 14 heures à 18 heures, et demain, le 28 juin, de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures et ce, pour les mois de novembre 1987 à mai 1989. De plus, il a été convenu que les engagements qui n'auront pas pu être appelés lors de ces deux séances seront reportés à une ou à des séances ultérieures.

Réponses déposées

J'aimerais déposer la liste des réponses obtenues aux questions laissées en suspens lors de la séance du 13 octobre 1988. Celles-ci nous ont été transmises par le ministre le 18 novembre 1988 et le 26 mai 1989. Elles ont été envoyées aux membres de la commission le 25 novembre 1988 et le 31 mai 1989. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Côté (Charlesbourg): Non, Mme la ministre, je suis prêt à procéder dès maintenant. Compte tenu des engagements pris de part de d'autre dans ces envolées verbales à l'Assemblée nationale devant les caméras, nous allons maintenant travailler dans l'ombre pour faire notre travail de parlementaires et analyser les engagements du ministère.

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

M. Garon: Comme on commence une demi-heure en retard - je n'en fais pas grief au ministre parce que je sais qu'il a pu y avoir

d'autres obligations prévues antérieurement - est-ce qu'on pense reprendre le temps perdu entre 18 heures et 18 h 30?

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai d'autres engagements, quant à moi. Je m'excuse du retard, ce n'est pas dans mes habitudes. Comme il n'y a pas d'engagement, ni de votre côté ni de notre côté, à étudier la totalité des engagements, cela sera reporté à une séance ultérieure sur le plan de l'analyse.

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

M. Garon: Cela dépend. Si on gruge une bonne partie du temps comme ça, habituellement, on le reprend. Si on ne le reprend pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que l'entente qui est intervenue entre les deux leaders est de 10 heures à 12 h 30 et de 14 heures à 18 heures, pour les deux jours, il y aura à renégocier la reprise de la demi-heure manquante pour les séances ultérieures.

Novembre 1987

J'appelle donc l'engagement 103 de novembre 1987. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai rien à dire.

M. Garon: J'aurais simplement une question. Je voudrais savoir quels étaient les membres du comité de sélection.

M. Côté (Charlesbourg): MM. Brochu, Jiona, Robitaille et Caron.

M. Garon: Quel était le montant du deuxième soumissionnaire parce qu'on marque: Fournisseur choisi. On ne sait pas si c'est le plus bas soumissionnaire. On dit qu'il y a eu treize propositions reçues, mais on ne dit pas si c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas des soumissions. Il arrive certains cas où, effectivement, c'est à deux volets: soumissions et comité de sélection. Lorsque vous passez un niveau de la grille, automatiquement, c'est le plus bas soumissionnaire. Dans ce cas-ci, ce sont uniquement des propositions. C'est un comité qui a décidé.

M. Garon: Adopté. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 103 est vérifié. J'appelle l'engagement 104.

M. Garon: À l'engagement 104, contrats négociés. On a fait des calculs et on a été un

peu surpris de constater à quel point le nombre des contrats négociés représente un pourcentage élevé. Je comprends que vous allez dire qu'il y a une directive, mais, à un moment donné, les compagnies s'ajustent par rapport aux façons de faire du ministère. Par exemple, on a fait la compilation pour six compagnies qui avaient été mentionnées dans l'article du **Devoir**, la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver Itée, Continental Asphalte, filiale d'Asphalte Beaver Itée, les Constructions Désourdy inc., Pavage Beau-Bassin Inc., Couillard Construction, Sintra inc., Incluant Construction BML. On remarque que, du début de 1986 à avril 1989, ça fait 510 contrats qui représentent, en termes de contrats négociés, 84 % du nombre des contrats pour ces compagnies. Cela veut dire que 84 % des contrats qu'elles ont eus sont des contrats négociés et 16 % par soumissions publiques. On dit que ce sont de plus petits montants, mais, quand même, en valeur, 43 % des contrats de ces compagnies étaient des contrats négociés par rapport à 56 %, par soumissions publiques. Ce sont des montants assez importants. On parle de 59 527 731 \$, soit 43 % en contrats négociés et de 78 127 000 \$, soit 56 % en soumissions publiques. C'est évident que, quand une politique gouvernementale est mise en œuvre - je sais que vous allez me référer à une directive du gouvernement en telle année - les compagnies s'ajustent par rapport à ça. Le but n'est pas d'en arriver à avoir des contrats négociés, mais actuellement la politique du gouvernement de fonctionner par soumissions publiques s'en va graduellement vers des contrats négociés.

M. Côté (Charlesbourg): Elle n'est pas différente aujourd'hui de ce qu'elle a toujours été.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut toujours se rappeler qu'il est clair que demain matin, dans certains cas, si on était en soumissions publiques, on pourrait peut-être épargner quelques piastres, mais, dans d'autres cas, on se ferait littéralement arracher un bras. Si vous ne maintenez pas, à Gaspé, une usine en permanence approvisionnée par certains contrats négociés, il va arriver qu'on ira éventuellement en soumissions publiques et cela va nous coûter une fortune pour être capables de le faire. Si c'est vrai là, c'est vrai ailleurs.

Pour être capables de voir si des choses évoluent ou reculent, dans le sens positif ou négatif, il ne faut pas comparer du mois de novembre 1988 au mois de janvier 1991. Il faut comparer des années: l'année 1988 à l'année 1987, à l'année 1986, à 1985, ainsi de suite. C'est là qu'on peut voir s'il y a évolution ou pas, selon les engagements financiers. Ce n'est pas uniquement sur les engagements étudiés chaque mois que tu peux voir véritablement le

portrait global. Ton année finie, tu peux la comparer à l'année précédente. À ce moment, tu vois si, effectivement, cela bouge ou non.

Mais la règle est toujours suivie. Auparavant, c'était 400 000 \$. Au-delà de 400 000 \$, c'était automatiquement en soumissions publiques; c'est maintenant 500 000 \$. Cela a toujours été respecté. Dans certains cas même où c'est moins de 400 000 \$ ou de 500 000 \$, s'il y a deux usines à proximité, on envoie ça en soumissions publiques.

Évidemment, quand je dis ça, c'est la règle générale pour tout le Québec, mais il faut faire abstraction de Québec et Montréal où c'est systématiquement en soumissions publiques, peu importe le montant, compte tenu de la proximité des usines et du lieu des travaux.

M. Garon: Combien y a-t-il d'usines et de compagnies dans le domaine de l'asphalte au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a 129 usines reconnues et on va tenter de vous sortir le nombre de propriétaires. C'est ce que vous voulez, combien il y a de compagnies différentes.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On ne l'a pas à portée de la main.

M. Garon: Avez-vous la répartition par région?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je peux vous fournir le nombre d'usines qui appartiennent à telle compagnie, localisées dans telle région à travers le Québec. Il est évident que, dans ce domaine, il y a des compagnies comme Sintra, il y a des compagnies comme Désourdy, surtout avec l'acquisition de Beau-Bassin en Gaspésie, qui sont devenues un peu des géants du béton bitumineux.

M. Garon: Avez-vous fait une étude au ministère, après la directive où il y avait des contrats négociés à partir de tel montant, sur ce que cela a provoqué dans le nombre d'usines et la concentration des propriétaires d'usines? Sur le nombre d'usines, est-ce qu'il y en a plus ou moins, avec la dispersion des usines dans le territoire et la concentration de la propriété de ces usines? Il y a l'exemple de Sintra qui est bien connu, vous mentionniez Beau-Bassin qui a été achetée par Désourdy...

M. Côté (Charlesbourg): Sintra a été relativement stable sur le plan des acquisitions pour plusieurs années, jusqu'à l'an dernier où elle a fait l'acquisition de deux nouvelles usines dans le coin de Joliette. Dans le cas de Désour-

dy, l'achat des usines de Beau-Bassin remonte à l'an dernier à la suite de problèmes dans la famille qui avait ces entreprises. Finalement, Désourdy a étendu son rayon d'action en Gaspésie, mais en prenant les usines qui étaient déjà là. Donc, c'est une certaine forme de concentration. Il reste quand même des compétiteurs en Gaspésie, en particulier du côté nord de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent; sur la côte sud de la Gaspésie, il n'y en a pas. Il y a 74 propriétaires pour 129 usines.

M. Garon: Je comprends que vous n'avez pas toute la dispersion d'un coup sec, mais est-ce que vous avez un peu la dispersion de ces entreprises par rapport aux régions comme Montréal, Québec, le centre du Québec et le territoire plus périphérique?

M. Côté (Charlesbourg): C'est assez bien réparti sur le territoire. Je pourrais vous faire la présentation d'une carte. On s'est retrouvés dans une situation où, en Abitibi, c'était un monopole. Il y avait deux usines et elles appartenaient au même entrepreneur. On a, d'une certaine manière, aidé moralement un troisième propriétaire à entrer dans le jeu. Il s'est implanté là-bas, ce qui a mis de la compétition dans le système.

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): Dufresne.

M. Garon: A quel endroit?

M. Côté (Charlesbourg): Oh boy! Ils avaient acheté trois usines, ils se sont lancés en grande et ils se sont implantés un peu partout avec une guerre d'usines mobiles qui pouvaient se déplacer et qui se déplaçaient, effectivement. On est revenus dans une situation où il y a de la compétition.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 104 est vérifié?

M. Garon: Quand vous dites: "On a aidé moralement", vous voulez dire quoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'ils sont venus nous voir. Parce qu'on avait souhaité, pour éviter qu'il n'y ait des mouvements - vous avez dit tantôt que les usines peuvent s'adapter et se déplacer - afin de maintenir une certaine stabilité, à un certain moment, qu'il n'y en ait pas de nouvelles. On a accepté de lever, dans ce cas, pour l'Abitibi, notre moratoire pour permettre aux gens de l'Abitibi de s'implanter afin qu'ils puissent, finalement, être reconnus par le ministère, de sorte qu'ils aient accès à la politique des contrats négociés. Eux, ce qu'ils recherchaient, ce n'était pas nécessairement un contrat soumissionné.

M. Garon: En quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux ans.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une étude d'impact sur le comportement des usines par rapport à la réglementation? Parfois, on vise un objectif qui est souhaitable telle année. Après ça, les entreprises s'ajustent par rapport à cette politique gouvernementale. Alors, il peut arriver que les objectifs visés ne soient plus importants quelques années après parce que les entreprises ont réagi par rapport à cette politique-là.

M. Côté (Charlesbourg): Chaque mouvement ou tentative de mouvement est, bien sûr, connu du ministère et des fonctionnaires qui suivent ça de très près et qui analysent l'impact de tel ou tel geste. Finalement, c'est toujours suivi par les fonctionnaires du ministère. Est-ce qu'il y a une étude d'impact dans le moindre détail sur...

M. Garon: Je ne parle pas sur un contrat ou deux.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, globalement. C'est suivi de manière assez régulière par les fonctionnaires du ministère. Quand on parle de 74 propriétaires pour 129 usines, ça me dit tout de suite que la concentration n'est pas nécessairement forte. Il y a deux dominants qui sont Désourdy et Sintra. Le reste, ce sont les propriétaires d'une usine ou deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 104 est vérifié?

M. Garon: A l'engagement 104, considérez-vous que c'est dans la région de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Parce que vous dites que, dans les régions de Montréal et de Québec, vous allez systématiquement en soumissions publiques.

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud me faisait remarquer que, dans ce cas-là, c'est un projet pilote. L'expérience de scarification à chaud avec l'ajout d'une couche d'usure mince déjà réalisée par le passé a donné des résultats plutôt décevants. Il semble que l'amélioration de l'équipement et des méthodes de chauffage dans ce domaine permettra d'obtenir des résultats acceptables qui pourront se traduire éventuellement par l'utilisation plus fréquente de ce procédé. Le suivant...

(10 h 45)

M. Garon: Oui, je vois Michaud et Simard.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été fait à Québec. Oui.

M. Garon: C'est le même genre d'expérience.

M. Côté (Charlesbourg): Le même genre d'expérience.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 104 est-il vérifié?

M. Garon: Vérifié. L'engagement 105.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 105.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 106.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un engagement 106? Je n'en ai pas.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'endos de la page. Je n'ai pas l'endos.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est l'entreprise qui était sur la Basse-Côte-Nord. Et comme on l'a fait dans le cas de la construction des aéroports nordiques, on en profite pour faire des banques de concassé qu'on peut laisser là-bas parce qu'une fois les concasseurs disparus ou revenus cela coûte une fortune pour être capable d'avoir du concassé. Donc, c'est une réserve de concassé qui a été donnée à l'entrepreneur qui avait eu la réalisation de la route là-bas.

M. Garon: Vérifié. Je n'ai pas de question à poser là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 106 est vérifié.

M. Garon: Oui. L'engagement 107 également.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 108.

M. Garon: Quel est le but de cet appareil-là, à l'engagement 108? On dit: "Contrat pour la fourniture d'un service de carte microfiche donnant le relevé des ventes de propriété dans les bureaux d'enregistrement, pour une période d'un an." Je me demandais si ça pouvait relever les enregistrements des terres agricoles à Laval.

M. Côté (Charlesbourg): Cela sert pour l'expropriation sur le plan des références en termes de coût, de ce qui est payé et c'est sur microfiche.

M. Garon: D'accord, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

108 est vérifié. J'appelle l'engagement 109.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 109 est vérifié. J'appelle l'engagement 110.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la règle habituelle qui est suivie dans ces cas-là.

M. Garon: Vous voulez dire celle des contrats négociés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce considéré dans la région de Québec, Saint-Marc-des-Carrières?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la Communauté urbaine de Québec. Alors, ce n'est pas dans la Communauté urbaine.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 111.

M. Garon: Sur quelle base pouvez-vous savoir combien cela coûte? Est-ce toujours la même base ou est-ce que cela change de deux ou de trois pouces?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que ça dépend...

M. Garon: Est-ce le volume?

M. Côté (Charlesbourg):... du béton bitumineux, cela dépend du gravier. D'abord, au début de chaque année, l'entrepreneur est amené à déposer ses coûts de transport, ses prix d'agrégats et celui du béton bitumineux, le bitume. C'est selon cette composante de trois éléments que le prix est déterminé, compte tenu de ce que le ministère va recommander, si c'est un pouce, un pouce et quart ou un pouce et demi. C'est comme ça qu'on en arrive à déterminer le prix du contrat.

M. Garon: Mais c'est le prix établi pour l'année pour les agrégats, en fonction de tel...

M. Côté (Charlesbourg): Et il ne peut pas les changer.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Il ne peut pas les changer et c'est pour ça que, dans certains cas, par exemple... La règle générale veut que ce soit le plus près qui ait le contrat. Comme, au début de chaque année, chaque entrepreneur est obligé de déposer ses prix, on peut se retrouver avec un entrepreneur plus éloigné à qui on doit

donner le contrat parce qu'il est le plus bas; on est obligé d'aller en dérogation au Trésor pour le lui donner. C'est toujours donné selon la règle du plus bas dans ces cas-là, au chapitre de la négociation, mais toujours en fonction des prix déterminés au début de l'année. On pourrait se retrouver dans une situation où le gars dirait: Je suis plus près, donnez-le-moi quand même, je vais le faire au prix de l'autre. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Si le plus loin des deux, compte tenu de ses coûts d'agréats, de transport et de bitume, arrive à un prix inférieur, on est obligés de le lui donner. Alors, on va en dérogation au Trésor et on le lui donne.

M. Garon: Même s'il est plus loin.

M. Côté (Charlesbourg): Même s'il est plus loin.

M. Garon: Tout ça pour un prix établi au début de l'année.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Tout le monde établit son prix sans connaître celui de l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Toutes les entreprises doivent déposer leurs prix à une date x. Je ne sais pas à quelle date, mais c'est généralement en février. Les prix sont déposés aux alentours de février.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 111 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 111 est vérifié. J'appelle l'engagement 112.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 112 est vérifié. J'appelle l'engagement 113.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 114.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 115.

M. Garon: Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Mont-Sterling...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... à l'engagement 113, j'ai vu dans le financement des partis politiques qu'elle vous aidait aussi.

M. Garon: Ah! Je ne suis pas au courant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Le maximum, 3000 \$.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, oui. Vous ne devez pas en avoir beaucoup de ceux-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 114 est vérifié. J'appelle l'engagement 115.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 115 est vérifié. J'appelle l'engagement 116.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 117.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 118.

M. Garon: À l'engagement 118, comment se fait-il que ce soit un contrat négocié pour l'achat de 2470 luminaires de rue profilés pour l'éclairage routier plutôt qu'un appel d'offres? Des poteaux de fer ou d'aluminium.

M. Côté (Charlesbourg): On nous dit qu'il y avait un seul manufacturier qui répondait à toutes les exigences du ministère des Transports. Moi aussi, ça m'étonne. J'ai compris, sur le plan de l'exercice, qu'on est obligé de répondre pour le service des approvisionnements et des achats aussi. On passe par là. Donc, c'est eux qui ont fait l'achat et c'est la réponse qu'on a à vous livrer. C'est quand même 2470 luminaires de rue profilés pour l'éclairage routier. Je suis convaincu que, demain matin, quelqu'un va se lever et vous dire: Oui, j'en fais, moi.

M. Garon: Ça dépend des normes. Il me semble que pour faire des luminaires de rue profilés... Vous dites que c'est le seul qui répond aux exigences du ministère. Est-ce que les exigences du ministère sont tellement serrées qu'il n'y en a qu'un qui peut y répondre? Si elles étaient un peu plus larges, est-ce qu'il y en aurait dix? Je vous pose la question.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas facile de faire la lumière là-dessus. À quelques occasions, j'ai questionné et il y a plusieurs écoles de pensée là-dessus, y compris au ministère. Il y a des normes très claires en ce qui concerne l'appel d'offres public.

M. Garon: Ce n'est pas un appel d'offres, justement. Si c'était un appel d'offres, Je n'aurais pas de questions.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Ce n'est pas un appel d'offres, c'est un contrat négocié.

M. Côté (Charlesbourg): Avec les normes que le ministère avait... Je peux peut-être même vous déposer le document que j'ai. Informations complémentaires.

M. Garon: S'il n'y avait pas de théorie et qu'on avait des normes un peu moins...

M. Côté (Charlesbourg): Strictes.

M. Garon: Je ne dirais pas strictes. C'est comme un modèle d'automobile, cela peut être deux bonnes automobiles mais mes spécifications sont telles que j'élimine les autres au profit d'une seule. C'est dans ce sens. Si on voulait vraiment des luminaires de rue profilés sans avoir des normes telles que les autres ne pouvaient pas soumissionner, combien de compagnies font des luminaires de rue profilés selon les standards déterminés par le gouvernement ou d'autres standards à peu près équivalents?

M. Côté (Charlesbourg): Juste une petite information additionnelle que j'ai ici, c'est que ça a été fait au même prix que l'année précédente. On nous les a quand même livrés au même prix que l'année précédente. Ça donne une indication qu'on n'est probablement pas dans une situation où les gens abusent. Mais c'est clair que c'est une négociation, ce n'est pas une soumission publique. Probablement que les fonctionnaires du ministère ont conclu qu'on était mieux d'aller dans une négociation dans ce cas que d'aller en soumissions publiques. Si ce sont les seuls qui étaient capables de répondre à nos normes, cela aurait probablement été plus cher en soumissions publiques. Je peux connaître bien des choses au ministère des Transports, mais je ne suis pas électricien, je ne suis pas un "designer" de normes à ce niveau. Je suis obligé de me fier aux professionnels du ministère.

M. Garon: Est-ce que vous pouvez me donner le nombre de ceux qui font de ces équipements?

M. Côté (Charlesbourg): Le nom de?

M. Garon: Le nombre de firmes qui répondent aux normes du ministère ou qui, sans suivre complètement les normes du ministère, font des luminaires de rue profilés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on en prend note.

M. Garon: De mémoire, combien en font même s'ils ne répondent pas aux normes du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Si on en croit le "lobby" à l'occasion, il y en a une multitude. Mais, évidemment, ce n'est pas toujours la même qualité et ce n'est pas toujours la même fiabilité. Alors, ça dépend du produit que vous demandez. Mais, on me dit que c'est quand même assez limité, ceux qui peuvent en fabriquer. Je sais qu'il existe à Beauport une firme qui fait des luminaires, mais un peu plus sophistiqués. Les lumières de rue à Charlesbourg ont été fabriquées par cette entreprise de Beauport. Je sais que la ville de Westmount s'est approvisionnée à partir de Beauport. Il y a d'autres compagnies qui en font à Montréal, mais cela ne répondait pas nécessairement aux exigences que le ministère avait. Je peux vous déposer les Informations additionnelles que j'ai ici sur le plan de la demande, si ça peut vous être utile.

M. Garon: Je me rappelle que, quand il y a eu le contrat d'éclairage de l'autoroute 20 sur la rive sud...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... vous m'aviez dit que cela avait été retardé parce que l'entrepreneur qui voulait donner les poteaux en sous-contrat, n'ayant pas les prix à son goût, avait décidé de les faire lui-même. Cela a pris un peu plus de temps, mais ça vous faisait une entreprise de plus. Donc, ça doit être possible de répondre aux normes.
(11 heures)

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il faut faire attention. Il y a toute une série d'exigences que le ministère a sur certaines routes pour du matériel que l'on doit remplacer à l'occasion. Il faut le remplacer par du matériel tout aussi compétitif. Mais il y a des gens qui tentent d'imiter aussi parce que c'est un domaine où l'imitation est facile. Cela ne veut pas nécessairement dire que vous avez la même qualité. Alors, j'ai eu des plaintes à l'occasion. Dans un cas comme celui-ci, on avait fait enquête. C'était une copie, mais pas une copie conforme. Effectivement, la copie non conforme était moins chère, mais ne répondait pas aux critères du ministère et à l'évaluation que le ministère avait faite. Alors, c'est un domaine qui est très très spécialisé, mais j'avoue très franchement que, pour un ministre, à l'occasion,

c'est un peu difficile de se retrouver dans tout ça. Donc, il faut faire confiance aux fonctionnaires du ministère dans ces cas. C'est ce que je fais.

M. Garon: Les objectifs des normes dans le cas des luminaires de fer profilés, qu'est-ce que c'est? Quand quelqu'un rentre dedans, c'est lui qui fait démolir son auto plutôt que le poteau casse? C'est quoi? Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! On va essayer d'avoir un peu d'information d'ici à ce qu'on reprenne cet après-midi. Il y a un certain nombre d'hypothèses. On va tenter d'aller chercher les informations sur le luminaire de rue profilé, de type 11, complet avec ballast, ainsi de suite. En tout cas, je vais tenter de vous avoir un peu plus d'information.

M. Garon: Je n'en ai pas tant que ça sur ma feuille. Ce que j'ai, c'est: "Contrat pour l'achat de 2470 luminaires de rue profilés pour l'éclairage routier."

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Je n'ai rien de plus. Et la compagnie, Les Industries Cooper Canada inc.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais tenter de vous avoir ça pour cet après-midi. Sinon, demain matin, au retour, je vous le donnerai.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 118 est vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 119.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 120.

M. Garon: Quand vous dites: Fichier des fournisseurs, c'est celui de quel endroit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est Rosalie. Il n'y en a pas deux.

M. Garon: On a dit, à un moment donné, que vous aviez un fichier des fournisseurs au ministère également.

M. Côté (Charlesbourg): C'est fou comme de la "marde"!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On vous donne l'occasion de répondre.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de fichier au ministère des Transports. Tant que je serai là, il n'y en aura pas non plus. Il n'y en a jamais eu, ce n'est pas compliqué. Les seuls fichiers qu'il y a, c'est Rosalie. Il y a des éléments du fichier Rosalie qui répondent à des besoins spécifiques du ministère des Transports, donc, des volets du fichier qui répondent à des demandes du ministère. Mais il n'y a pas de fichier au ministère des Transports. Ce serait complètement stupide! Si on a pris la peine de mettre Rosalie au monde, ce n'était pas pour qu'il y ait des Rosalie partout. Il y en a dans d'autres domaines, mais pas au gouvernement. Il est clair qu'il n'y en a pas au ministère des Transports.

Vous connaissez la manière dont cela se passe parce que vous avez été ministre. Mais, pour ceux qui ne le savent pas, pour tous les contrats inférieurs à 50 000 \$, Rosalie va soumettre un nom. Comment le fait-elle? Fouillez-moi, je ne le sais pas. J'ai déjà essayé de comprendre et je ne comprends rien. Tant qu'il y a du mystère, au moins on pense que ça va. Entre 50 000 \$ et 200 000 \$, elle vous soumet cinq noms, qui vous font des propositions. C'est un comité de sélection qui siège et qui décide. Au-delà de 200 000 \$, c'est un appel d'offres public; donc, tout le monde peut y aller. C'est le processus.

Dans un cas d'arpentage comme celui-là, il y a eu cinq noms soumis. Le comité a siégé. Je peux vous donner les noms de ceux qui ont été soumis: il y a eu Pierre A. Landry; Defayette, Éthier, Monette; Michel Ladouceur; Madore et Tousignant; Alary, Saint-Pierre, Durocher et Germain. Ces personnes ont été invitées à déposer une proposition qui a été analysée par un comité de sélection. C'est Madore et Tousignant qui a été retenue.

M. Garon: Qui était au comité de sélection?

M. Côté (Charlesbourg): M. Blouin, M. Bolduc et M. Latulippe.

M. Garon: Qui sont-ils?

M. Côté (Charlesbourg): M. Blouin est le chef du service d'arpentage foncier. Dans le cas de M. Bolduc, c'est le chef de la division d'arpentage à Hull parce que c'est un contrat qui est dans ce coin et M. Latulippe est le chef de la division d'arpentage, Québec.

M. Garon: Au fond, sur les fichiers des fournisseurs, je me rappelle, ça dépend si le fichier est bien ajusté pour le genre de contrat que vous vouliez faire faire.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des...

M. Garon: Par exemple, même s'il y avait le fichier, j'ai demandé d'aller en soumissions en Agriculture dans tous les cas, parce qu'il pouvait sortir dix entreprises et il n'y en avait qu'une qui faisait des cours d'eau. C'était comme si on n'avait pas d'appels d'offres. On se rendait compte qu'en allant en appels d'offres on avait de meilleurs prix. On allait en appels d'offres de façon systématique. Par dérogation, on allait en appels d'offres, quel que soit le montant.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas d'exécution de cours d'eau, c'est du travail de construction; c'est un peu différent des services professionnels.

M. Garon: Oui, c'est-à-dire que, si le fichier est bien adapté à ce que vous demandez, il vous sort des noms de gens qui sont Intéressés à soumissionner.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas des services professionnels, règle générale, le fichier est assez bien adapté, avec les trois niveaux. Jusqu'à tout récemment, Je ne sais pas si cela a été changé, les professionnels pouvaient s'inscrire dans deux niveaux.

Une voix: Maintenant, c'est changé à trois.

M. Côté (Charlesbourg): Maintenant, ils peuvent s'inscrire dans les trois. Il y a eu un ajustement et ils peuvent s'inscrire dans les trois. Les professionnels suivent ça d'assez près et, quant à nous, on a toujours une bonne qualité de référence de la part du fichier dans ces cas de professionnels.

M. Garon: C'est parce qu'il y en a qui se plaignent qu'ils ne sortent jamais ou pas souvent et il y en a d'autres qui disent qu'ils sortent plus souvent. Je ne sais pas comment...

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. C'est la plainte habituelle. Je ne suis pas capable de cerner le ministère et je ne me planterai pas les deux pieds là pour dire que Rosalie discrimine parce que je n'ai pas la preuve de ça d'aucune manière. Prenons un exemple: dans la région de Québec - j'ai fait faire l'étude à un moment donné - Il y aurait 80 bureaux d'arpenteurs. Dans la région de Québec, des contrats d'arpentage au-dessus de 200 000 \$, il n'en pleut pas. Régie générale, c'est davantage des contrats en bas de 50 000 \$ et quelquefois en haut de 50 000 \$ qui font appel à cinq. C'est clair que, pour que tout le monde soit au moins invité une fois si ça marche bien, à 80, ça prend une quinzaine de contrats. Il n'y a pas ça. Finalement, les contrats sont là où il y a des routes, les routes sont dans les régions et les régions ont déjà leurs arpenteurs. C'est clair que dans certains domaines il y a des gens qui n'ont pas

été appelés et qui disent que Rosalie est truquée.

M. Garon: Vous dites que les fichiers des fournisseurs ont toujours été aux Travaux publics, aux Approvisionnement et Services. Il n'y en a jamais eu au ministère des Transports de quelque nature que ce soit.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je vais parler pour mon temps. Depuis le 2 décembre 1985, il n'y a pas de fichier au ministère des Transports. Cela ne veut pas dire, en vous disant ça, qu'il y en avait un avant.

M. Garon: Non, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Je dis qu'il n'y en avait pas, mais je ne peux pas vous donner la même certitude...

M. Garon: Vous ne pouvez même pas le dire à partir du 2 décembre.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Seulement à partir du 13 décembre.

M. Côté (Charlesbourg): Du 13 décembre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense que vous avez compris là.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Antérieurement à ça, je pense qu'il n'y en a pas eu, sauf que je ne peux pas vous donner la même certitude que...

M. Garon: Non, j'ai toujours entendu dire qu'il n'y en avait qu'aux Travaux publics. Quand cela a été écrit dans le journal, j'ai été surpris. Je pense que l'étude des engagements financiers, c'est une bonne occasion, au fond, de préciser des affaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 120 est vérifié?

M. Garon: Je me rappelle, le journaliste rapportait ça à la suite d'une conversation avec un haut fonctionnaire des Travaux publics. Je ne retrouve pas le texte, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, il n'est pas revenu.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, le journaliste n'est pas revenu avec ces affirmations-là. Il avait raison de ne pas revenir. On

est mieux d'enterrer ces erreurs sur le plan journalistique.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 120 est vérifié. J'appelle l'engagement 121.

M. Garon: Vérifié, il n'y a rien là.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 131?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la desserte de l'île-aux-Grues sur le plan aérien.

M. Garon: Ah! Oui, on connaît ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 136?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 137?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 138?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 139?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 140?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 141?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 142?

M. Garon: Les données qui nous sont fournies concernant ces engagements financiers ne sont pas extraordinaires. On dit que c'est un contrat pour tant d'années; après ça, on donne le contrat global et le nom de celui qui l'a eu, mais seulement le prix pour la première année pour les autres soumissionnaires. On n'est pas capables d'évaluer ça de cette façon. Est-ce qu'il y a moyen de nous dire quels étaient les prix pour la

première année des autres? Pourquoi ont-ils eu le contrat en tant que plus bas soumissionnaires alors qu'on ne voit rien - vous n'avez peut-être pas les mêmes feuilles que nous - sur les feuilles qu'on a?

Est-ce que l'évaluation de la soumission a été faite sur le prix de la première année ou sur le prix global ou sur la première année indexée?

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, c'est ce contrat-là indexé les années suivantes. Ce que vous voyez, Nettoyage tapis André, 18 192 \$, Lavage Bellemare, 18 517 \$ et Service d'entretien sanitaire du Cap, 22 800 \$, dans chacun des cas, c'est l'indexation pour les années suivantes. Donc, ça se suit.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 143?

M. Garon: L'engagement 143 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 144?

M. Garon: Pardon, à l'engagement 143, on n'a aucun prix pour les autres.

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 143?

M. Garon: Oui. Vous dites: dix propositions demandées, cinq propositions reçues, trois soumissions demandées et trois soumissions reçues. On a deux autres soumissionnaires, Lasa Informatique inc., quel prix, on ne le sait pas, et Somapro non plus.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va les trouver et on va vous les donner. On suppose qu'ils sont plus élevés, mais on vous donnera ces montants.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 143 est vérifié. L'engagement 144?

M. Garon: A l'engagement 144, est-ce que ce sont les mêmes entrepreneurs qui sont reportés pour un autre contrat ou si ça représente des changements?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Petipas, c'est la même chose. Normand Landry, est-ce que c'était lui qui l'avait?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Betts aussi?

Une voix: Oui.

(11 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Paquin? En tout cas, on a eu un très bon rendement de cette firme par les années passées. J'imagine que c'est lui qui l'avait. Il y a peut-être un changement dans le cas d'O'Connor. De ce que je comprends, il y en a peut-être un dans ça qui a pu être changé. Selon la note que j'ai ici, c'est Ronald O'Connor Construction Inc. D'après l'information que j'ai ici, je tire la conclusion que c'était quelqu'un d'autre qui l'avait avant lui.

M. Garon: Qui remplaçait-il?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on a celui qui l'avait avant lui?

M. Garon: C'était sur invitation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est public.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans les journaux. C'est publié dans les journaux et les gens déposent des propositions.

M. Garon: C'est marqué: "Soumissions sur Invitation" et "choisis par un comité de sélection".

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est-à-dire qu'on fait appel publiquement à ceux qui veulent faire l'entretien des chemins d'hiver et, à partir d'une grille, c'est un comité qui met le pointage et qui détermine sur le plan du rendement de la machinerie...

M. Garon: Comment le prix est-il fixé?

M. Côté (Charlesbourg): On vous a envoyé la grille. On a déjà déposé la grille.

M. Garon: Ah, c'est dans la grille, les prix sont fixés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y a pas de changement de prix, c'est là...

M. Côté (Charlesbourg): Ah non.

M. Garon: ... qualité de l'entrepreneur selon votre évaluation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Par exemple, si quelqu'un a déjà fait l'ouverture des chemins d'hiver, il a des points. Si l'individu a un camion de 1988 au lieu de 1985, c'est un camion qui est en meilleur état, donc, normalement, il a plus de points. S'il a une niveleuse,

s'il a une souffleuse, s'il a un épandeur de sel... C'est tout compartimenté. La distance de son garage par rapport au circuit.

M. Garon: Est-ce que le pointage est égal souvent?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas très souvent. On avait un cas l'autre fois et vous m'en aviez parlé...

M. Garon: C'est pour ça que je vous demandais ça.

M. Côté (Charlesbourg):... dans le comté de Mégantic-Compton et Mme Juneau s'en était mêlée.

M. Garon: Et vous avez dit que, quand c'est égal, c'est vous qui tranchez.

M. Côté (Charlesbourg): C'est moi qui décide.

M. Garon: Est-ce que c'est vous ou un gars de votre cabinet?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Si ça m'est présenté, c'est moi qui décide.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et sur quoi vous basez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, même si c'est lui, c'est moi qui vais porter le blâme, s'il y a un blâme. Alors, aussi bien prendre la décision tout seul.

M. Garon: Et vous, avez-vous des critères ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Quels sont vos critères?

M. Côté (Charlesbourg): D'après vous, dans votre esprit, si j'ai un péquiste et un libéral et que c'est égal, lequel vais-je choisir? Je vais choisir le libéral.

M. Garon: Ça dépend de votre esprit de magnanimité.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est ça que vous voulez savoir, je vous le dis tout de suite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Est-ce que ça arrive souvent?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je me rappelle

une fois. Une fois, à ma connaissance. Je pense qu'il n'y en a pas eu d'autres.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 144 est vérifié. J'appelle l'engagement 145.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 145 est vérifié. J'appelle l'engagement 146.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 147.

M. Garon: Vous avez ici des poteaux. "Contrat pour l'achat de 53 poteaux monotubes en aluminium poli." Là, vous allez en soumissions sur invitation.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas pareil là. Un poteau, c'est un poteau et la lumière c'est la lumière. Ce n'est pas pareil. On parlait tantôt de luminaires. Le luminaire, c'est ce qui va au bout du poteau. Parce qu'un poteau sans luminaire, ça ne jette pas grand lumière.

M. Garon: C'est curieux, ce sont des fabricants de luminaires qui soumissionnent pour les poteaux. Sylvania, ça fait des luminaires? Il y a des ampoules Sylvania, en tout cas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'ils seraient meilleurs dans les poteaux que dans les luminaires?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais c'est le cas, ils ont besoin d'éclairage sur la raison sociale.

M. Garon: C'est parce que tantôt le luminaire devait comprendre le poteau.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas nécessairement.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement. De toute façon, on va vous déposer l'information dans l'autre cas.

M. Garon: Poteau. Ça vient de l'omicron grec plutôt que de l'oméga. C'est pour ça qu'on dit poteau et sauvage. A Montréal, ils ne prononcent pas comme il faut. Vous ne dites pas "Sorel", vous dites Sorel. C'est un omicron. Cela vient de l'omicron grec.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 147 est vérifié.

M. Garon: Vérifié, mais le ministre nous dit qu'il va nous donner des informations additionnelles.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 148.

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans le cas de l'engagement 147.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je vais vous donner l'information...

M. Garon: Vous allez nous dire si cela comprend la lumière. Cela faisait à peu près 250 \$ le luminaire. C'est pour cela que j'ai pensé qu'il n'y avait pas seulement les ampoules.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, ce sont les poteaux, point.

M. Garon: Cela fait 800 \$ le poteau.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la sorte de poteau. Il y en a à 600 \$ et il y en a à 900 \$.

M. Garon: D'accord. L'engagement 148 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 149.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 150.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 151.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 152.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 153.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 154.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 155.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 156.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 157.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 158.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 159.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 160.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 161.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 162.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 163.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 164.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 165.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 166.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 167.

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu. Oui, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 168.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 169.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 170.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 171.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une subvention pour l'ouverture de la route de Clova, à la demande du député de Laviolette.

M. Garon: L'hiver?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cela va où Clova?

M. Côté (Charlesbourg): Clova, ce n'est pas loin de la route de CIP qui mène pas loin de Parent ou dans ce coin-là. C'est un village qui est complètement isolé.

M. Garon: Il n'était pas ouvert avant?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il s'est toujours maintenu à bout de souffle par la volonté du ministre. Vous voyez que le ministre...

M. Garon: Chaque année?

M. Côté (Charlesbourg): Chaque année.

M. Garon: Je suppose que c'est en dehors des normes d'ouverture.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 172.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 173.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 174.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 175.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 176.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 177.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 178.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 179.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 180.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 181.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 182.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 183.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 184.

M. Garon: C'est pour le forum maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent et les fonds proviennent du programme 3-4 concernant la construction du réseau routier. Comment cela se fait-il? Je ne dis pas que l'argent est mal dépensé, mais je trouve curieux qu'il vienne de ce programme-là.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis obligé de

vous donner des réponses qui ne me plaisent pas non plus. C'est une avance de fonds...

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg):... dans ce cas-ci. Donc, ce sera remboursé.

M. Garon: Est-ce que cela l'a été?

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela ne l'a pas encore été. Ce dossier est en voie d'être finalisé. Nous sommes au Trésor, au moment où nous nous parlons, pour finaliser ce dossier-là. Finalement, l'argent a été pris là où il y en avait parce que ce dossier est arrivé sur le tard, après que la programmation eut été faite. Pour cette année, il va aller dans le programme où M doit aller, le programme 7. Le programme 7 va donc rembourser le programme 3-4.

M. Garon: Pour cette année-ci?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Mais c'est fini depuis longtemps, en novembre 1987. Est-ce que cela a été fait comme ça?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Est-ce que les transferts ont été faits à ce moment-là parce que novembre 1987...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Cela va se finaliser. On est au Trésor.

M. Garon: L'argent est sorti en 1988.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Il va être remboursé en 1989.

M. Garon: Ce sera remboursé en 1989. Cela va au fonds consolidé et non pas dans votre budget, de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: L'argent est sorti actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il est sort du programme 3-4.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Comment allez-vous remettre ça dans le programme 7? Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut finaliser le dossier et la totalité des dépenses seront payées par le programme 7.

M. Garon: Ah! D'ici la fin de juillet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Vous avez jusqu'à la fin de juillet.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 185?

M. Garon: Est-ce qu'il y en a un? Ah bien! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 186?

M. Garon: À l'engagement 185, on voit: "Remboursement à la municipalité de Clermont". Est-ce elle qui a fait les travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Quel pourcentage payez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, c'était très élevé, parce que c'était la route 138.

M. Garon: Oui, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est la route actuelle. C'était dans le but de favoriser un peu l'assainissement des eaux en même temps. Donc, c'est la totalité des coûts.

M. Garon: Ah! Il y avait des tuyaux sous la route pour l'assainissement des eaux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On a refait la route aussi. Je ne sais pas si vous y êtes passé.

M. Garon: Oui, je connais ce genre de travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais je ne sais pas si vous y êtes passé parce que vous avez fait beaucoup de route.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y, c'est beau. Il y a au moins un coin où c'est fait et où cela a de l'allure.

M. Garon: Oui? Je connais bien Clermont.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, prenez vos vacances là cet été.

M. Garon: Justement, je voulais rencontrer des gens dans ce coin-là. Je vais sûrement aller

voir si la route est faite.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 185 est-il vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 186?

M. Garon: Quel est le pourcentage de remboursement?

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 186?

M. Garon: Oui. C'est la route principale qui passe...

M. Côté (Charlesbourg): Normalement, cela devrait être 100 % aussi.

M. Garon: D'accord.

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

M. Garon: Même question pour l'engagement 187. C'est l'élargissement à quatre voies de la route 173 à Saint-Georges.

M. Côté (Charlesbourg): Cela devrait être 100 %.

M. Garon: Là, habituellement, ce n'est pas 100 %. Dans ce genre de travaux, ce n'est pas 100 %.

C'est indiqué: "Montant de l'engagement: 4 000 000 \$; 1987-1988, 200 000 \$; 1988-1989, 2 800 000 \$", pour un total de 3 000 000 \$. Est-ce que l'autre 1 000 000 \$ est pour 1989-1990?

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu. Selon le protocole, c'est 1 900 000 \$ en 1988-1989, 1 900 000 \$ en 1989-1990 et 200 000 \$ en 1987-1988. Cela fait donc 4 000 000 \$ au total.

M. Garon: Oui. Et quel est le pourcentage de remboursement?

Une voix: 100 %.

M. Garon: Non, cela m'étonnerait.
(11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Verser à la ville une contribution représentant 100 % du coût réel des travaux mentionnés à l'article 2. À l'article 2, ce sont nos travaux. Cette entente portera sur les travaux suivants: élargissement de la chaussée, structure... C'est ça, 100 % de nos travaux.

M. Garon: 100 % du coût des travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, de nos travaux à nous, de nos travaux de voirie. S'ils ont fait autre chose sur les trottoirs, c'est leur problème. Ce qu'on fait, on met la chaîne et ils s'arrangent avec les trottoirs.

M. Garon: Vous autres, vous comprenez la route plus l'égout fluvial.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Égout fluvial urbain ou rural?

M. Côté (Charlesbourg): Pluvial.

M. Garon: Rural ou urbain?

M. Côté (Charlesbourg): Urbain.

M. Garon: Urbain, ça veut dire que les tuyaux sont cachés des deux côtés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Dans ce cas-là, quand vous payez 100 %, c'est sur quelle base?

M. Côté (Charlesbourg): Des coûts...

M. Garon: Non. Je veux dire: Est-ce que la municipalité va administrer la route plus tard ou si cela va rester une route gouvernementale?

M. Côté (Charlesbourg): Ça dépend. Dans certains cas, c'est la municipalité qui prend la responsabilité de l'entretien de la route.

M. Garon: Et Ici, dans ce cas?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, je ne le sais pas. Bon. Assumer l'entretien futur du système d'égout pluvial, l'entretien des espaces verts longeant les chaussées, assumer l'entretien des systèmes d'éclairage routier, le reste étant à la charge du ministère. Donc, l'entretien de la route, c'est le ministère, mais ce qui est verdure, égout pluvial et éclairage, c'est la responsabilité de la ville.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements de novembre sont vérifiés.

Décembre

J'appelle les engagements de décembre 1987. L'engagement 37?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 40?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 41?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 42?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 43?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 44?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: D'habitude, Us nous fournissent la liste, mais on ne l'a pas eue...

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon:... à l'engagement 44, "contrats pour travaux d'entretien de différentes routes."

La Présidente (Mme Bélanger): Elle est disponible sur demande.

M. Garon: Habituellement, ils nous donnent la liste. La liste est disponible sur demande.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 464. Voulez-vous la liste ou si vous ne la voulez pas? Si vous la voulez, on...

M. Garon: Je voudrais en avoir une copie.

M. Côté (Charlesbourg): Cela engraisse les archives. Quand on laisse la politique, on peut redonner ça.

M. Garon: Pardon? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 44 était déjà vérifié. On est rendu à l'engagement 45.

M. Garon: L'engagement 45 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 46?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 47?

M. Garon: Est-ce qu'il y en a plusieurs qui fabriquent des chasse-neige au Québec aujourd'hui?

M. Côté (Charlesbourg): Au Québec, il y a Piché dans Portneuf.

M. Garon: Oui, Piché.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des Québécois qui sont propriétaires de Sicard qui fabriquent des souffleuses au Nouveau-Brunswick, à ma connaissance.

M. Garon: Au Nouveau-Brunswick.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas s'il y en a d'autres. Dans le cas de l'engagement 46, à ce qu'on me dit, c'est juste l'aile.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 47?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 48?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 49?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

52? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

54? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

55? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

56? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

57? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

58? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

59? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

60? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: À l'engagement 59, est-ce que ce sont les mêmes qui avaient les contrats antérieurement ou si ce sont de nouveaux entrepreneurs?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 59?

M. Garon: C'est "renouvellements de contrats". Ce sont les deux mêmes qui avaient le contrat avant. Est-ce qu'il y a eu des augmentations de prix?

M. Côté (Charlesbourg): C'est indexé.

M. Garon: C'est indexé à combien?

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que c'était cette année-là: 4 %, 4 1/2 %?

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'était 4 %, 4 1/2 %, l'indexation.

M. Garon: C'est pour savoir à quel montant on l'a indexé parce que les indexations peuvent varier des fois selon les secteurs.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un allongement de la période, mais, fondamentalement, c'est la même base. Il y a une Indexation, mais je ne sais pas le montant de l'indexation. On va le vérifier.

M. Garon: Vous allez me le dire cet après-midi?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Allez-vous nous le dire cet après-midi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59 est vérifié. L'engagement 60?

M. Garon: Vérifié.

61? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

62? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

63? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

64? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

65? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

66? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

67? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

- 68? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 69? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 70? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 71? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 72? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 73? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 74? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 75? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 76? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
- 77? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Quelle a été la raison de l'augmentation de 50 000 \$ d'aide financière pour assurer le maintien du service de traversier entre Saint-Juste-du-Lac et Notre-Dame-du-Lac?
M. Côté (Charlesbourg): C'est assez simple. Il y a eu de multiples rencontres avec les gens de ce coin. Ils nous ont demandé un réajustement. Il faut dire qu'on l'avait diminuée l'année antérieure. Après une bonne analyse - il n'y en avait jamais eu une de faite - on en est revenu, passé cette année, à une entente de trois ans avec eux. Vous allez voir une entente de trois ans, dans les engagements financiers ultérieurs, pour leur donner les moyens de faire face à la musique, compte tenu du vieillissement des bateaux. Il y avait réparation des bateaux et ajustement des opérations régulières.
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 78.
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 79.
M. Garon: Est-ce que l'étude a été faite?
M. Côté (Charlesbourg): M. Hinse, sous-ministre adjoint, prend l'engagement de vous en envoyer une copie.
M. Garon: Quand?
Une voix: Demain.
- M. Garon:** D'accord. Ou cet après-midi, si vous voulez. Est-ce qu'il y a eu des suites après que l'étude a été faite? Est-elle faite depuis longtemps?
M. Côté (Charlesbourg): Cela se fait surtout sentir sur l'agencement des parcours.
M. Garon: Oui. Mais quand a-t-elle été terminée?
M. Côté (Charlesbourg): L'an passé.
M. Garon: A quelle date, quel mois?
M. Côté (Charlesbourg): En vous en donnant une copie, vous allez le savoir.
M. Garon: Vous ne le savez pas?
M. Côté (Charlesbourg): Non, pas de mémoire.
M. Garon: Et il y a eu des changements dans les parcours après.
M. Côté (Charlesbourg): Rationalisation.
M. Garon: Cela doit être à ce moment-là que j'ai commencé à avoir des appels à mon bureau.
M. Côté (Charlesbourg): C'est possible. Vous n'avez certainement pas eu d'appels de ceux à qui on en avait ajouté, mais de ceux à qui on en avait enlevé.
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle

l'engagement 80.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 81.

M. Garon: Il s'agit d'un supplément très important. Je comprends que c'est un territoire spécial, mais quelles sont les raisons d'un supplément de 1 335 000 \$, qui porte les travaux à 7 278 000 \$? Cela veut dire que le contrat était en bas de 6 000 000 \$ et il est rendu à presque 7 300 000 \$. A quoi sont dus ces suppléments?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu d'abord deux réclamations qui ont été traitées en même temps. L'une était de 1 250 000 \$, l'autre de 2 500 000 \$, pour 4 000 000 \$ en termes de réclamations. Le règlement final est de 1 335 000 \$. Ce qu'on m'indique ici, c'est que...

M. Garon: Il y en a un autre à part celui-là. Ce n'est pas le seul?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est le règlement final. On dit: Après analyse de cette réclamation par le service des réclamations sous le contrôle du ministère des Transports, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 1 445 338,25 \$ que l'entrepreneur a accepté, le 13 octobre 1987, en règlement complet et final. Donc, sur une réclamation de 4 000 000 \$, cela s'est réglé pour 1 445 000. C'est pour cela que la demande est de 1 335 000 \$; il y avait 110 000 \$ disponibles pour balancer.
(11 h 45)

M. Garon: Quelles étaient les raisons?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne les ai pas. Dans les documents que J'ai ici, on me dit que cela a été... Un des problèmes majeurs qu'on a eus dans la construction de ces aéroports, c'est, selon l'entente qui avait été signée à l'époque, que le gouvernement fédéral s'était gardé la possibilité d'engager des professionnels pour faire des plans et devis et aussi des sondages. C'est le ministère des Transports du Québec qui avait la maîtrise d'oeuvre de la réalisation et, par conséquent, de la surveillance des travaux de construction. Donc, ce que je peux vous dire, c'est qu'à peu près dans tous les cas... M. Bouchard se promène de ce temps-là en frappant sur les fonctionnaires du ministère des Transports, en particulier pour l'autoroute 13 dont il n'a pas été capable de prévoir les coûts. Il devrait commencer par regarder dans sa cour parce que je peux vous dire que, sur ce qu'on a eu du fédéral dans ces cas-là, il y a des dépassements assez formidables, parce que dans la réalisation on se retrouve avec des plans qui ne sont pas conformes aux besoins, compte tenu du peu de sondages qui ont été faits. A titre

d'exemple, en particulier sur la dureté de la pierre, il y a eu des problèmes assez importants. Des entrepreneurs ont passé proche de virer sur le dos parce qu'on n'avait pas donné la bonne indication sur la dureté de la pierre, sur le "permafrost" et sur toute une série de problèmes inhérents au fait de travailler dans le Nord, ce qui fait qu'à peu près dans tous les cas il y a des dépassements pour ce qui est de la construction. C'est quand même l'un des premiers aéroports qui ont été construits et c'est encore un peu plus difficile. Cela s'est ajusté en cours de route, mais à des coûts assez importants. Initialement, l'entente était de 65 000 000 \$ et, quand on aura fini les onze aéroports, cela va coûter 104 000 000 \$, 105 000 000 \$ et peut-être 110 000 000 \$, mais par des plans faits par le fédéral, par des évaluations faites par le fédéral.

Comme vous le voyez, dans ce cas, on va être à peu près à 100 % de dépassement. C'est pour ça que l'étonnement de M. Bouchard vise bien plus à cacher leur propre turpitude et à tenter d'envoyer la balle à d'autres qu'à parler de la réalité.

M. Garon: Ce sont des aéroports que je connais un peu; j'y étais allé avec Michel Clair. On avait combiné nos deux voyages dans les pêches et dans les aéroports pour économiser de l'argent.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai, d'ailleurs, entendu parler de vous quand j'y suis allé. Je suis allé, moi aussi, à Salluit, Quaqtaq, Kangirsuk et j'ai entendu parler de vous par l'Inuit qui vous a transporté dans l'eau. Il a eu peur d'en mourir.

M. Garon: J'ai eu plus peur que lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Cela a l'air que M. Clair était moins pesant à transporter que vous.

M. Garon: Je dois vous dire que, si on était tombés, on serait partis dans la mer sur un joli temps, parce qu'il y avait du courant dans la rivière.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 81 est vérifié?

M. Garon: Est-ce que c'est à Ivujivik que l'aéroport était dans une côte?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est à Salluit.

M. Garon: Salluit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à Salluit, à part ça, qu'ils vous ont transportés.

M. Garon: Oui, parce qu'ils voulaient changer de piste pour partir.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez eu un voyage en avion et vous avez eu un voyage en transport en commun, là-bas, sur le dos des autres.

M. Garon: C'est parce qu'on n'avait pas de bottes, nous autres. Il y avait trois pieds d'eau, je pense.

M. Côté (Charlesbourg): Tu me parles d'un gars, aller chez les Inuit sans bottes! Est-ce que c'était un voyage décidé à la dernière minute?

M. Garon: Non. C'est parce que l'aéroport est dans une côte. Pour partir...

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait de l'eau au pied de la côte.

M. Garon:... je pense que les vents n'étaient pas favorables. Monter la côte, pour s'envoler, c'était plus compliqué, apparemment, ou, en tout cas, s'il descendait à l'aéroport, c'était dangereux de partir avec le toit de la maison. Ils ont préféré changer d'aéroport, traverser de l'autre côté et il a fallu y aller en bateau.

M. Côté (Charlesbourg): La piste est en descendant. À partir du moment où vous partez au pied de la piste, vous avez à monter. Aussitôt que vous êtes dans les airs, pour ne pas rentrer dans le cap qui est en avant, vous êtes obligés de faire un virage à 180 degrés.

M. Garon: En tout cas, Il y avait quelque chose, oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein ça et, pour atterrir, vous atterrissez en spirale.

M. Garon: Est-ce qu'ils vous ont parlé...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne fais pas le lien avec vos bottes, parce qu'il n'y a pas d'eau au pied de la côte, au pied de la piste.

M. Garon: Non. C'est parce qu'il a fallu prendre le bateau et traverser la rivière pour se rendre à l'autre aéroport. Le bateau a jeté l'ancre dans la rivière et il a fallu se rendre à pied. Il y avait quelqu'un qui transportait les gens sur son dos. Il a trouvé que transporter Michel Clair, ce n'était pas pesant.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas un gars de poids.

M. Garon: Est-ce qu'ils vous ont parlé de l'atterrissage de nuit pour aller chercher un enfant malade?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Je pense que l'aéroport n'était pas un luxe. Avez-vous visité ceux que le fédéral a bâtis dans les Territoires du Nord-Ouest? Je peux vous dire que le fédéral n'a pas été très rapide, dans le cas du Québec, par rapport à ce qu'il a fait ailleurs, pour occuper les territoires du Nord. Vérifié.

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

M. Garon: À l'engagement 82, c'est la même question.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. J'ai un petit peu plus de détails. C'est un peu ce que je vous disais tantôt. D'abord, dans le cas du concassage du roc, du forage et du dynamitage de carrières, les échantillons faits par le fédéral ne donnaient pas la bonne dureté de la pierre. Cela a occasionné des problèmes assez importants de retard sur le chantier, à cause de la capacité de faire sauter le roc qu'il y avait et de faire du concassé. Il y a retenue sur estimation, transport d'explosifs additionnels - forcément, parce que ça en prenait plus - déblai de deuxième classe, fermeture du chantier par la CSST, prolongation du contrat et des frais d'expertise externe pour la pierre, parce que je vais vous dire une affaire, ça a nécessité beaucoup d'efforts pour faire la démonstration au ministère de la justesse de leur réclamation. Finalement, ça s'est réglé pour ça.

M. Garon: Il ne s'agit pas de soumissions fermes, à ce moment; il s'agit de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ce sont des soumissions avec des quantités. À partir du moment où on fournit à l'entrepreneur des mauvaises informations, je pense qu'il est tout à fait normal de le compenser. Si on dit que la dureté de la pierre est de telle intensité et que vous frappez le double, ça ne prend pas le même forage, le même dynamitage, ni le même concassage.

M. Garon: Le fédéral qui avait fait ces plans n'avait pas fait suffisamment de sondages?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est exactement ça. En plus, il ne les avait pas faits à la bonne place.

M. Garon: Il ne les avait pas faits à la place où est la piste?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Mais ça arrive au fédéral de faire des erreurs comme ça.

M. Garon: Le compas ne marchait pas comme il faut?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Le nord magnétique était de travers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ça marchait comme la gestion des finances à Ottawa.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 83.

M. Garon: À l'engagement 83, c'est la construction d'un entrepôt?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une soumission au point de départ? Parce qu'on dit qu'il y avait un contrat initial.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, on a construit 10, 35 kilomètres de route de plus. On l'a ajouté au contrat existant quant à l'entretien. C'est pour ça qu'il y a une somme additionnelle de 42 000 \$.

M. Garon: Je n'ai pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Et il y avait un petit entrepôt qu'on a fait déménager. C'était 5000 \$. Globalement, c'est ça qu'on a fait, plus une prolongation de quatre semaines du contrat. Il y a donc trois éléments à ce chapitre-là.

M. Garon: Mais quel est le coût d'installation de l'entrepôt?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 5000 \$.

M. Garon: Et le déneigement et le déglacage?

M. Côté (Charlesbourg): Pour la longueur additionnelle de 10, 35 kilomètres, c'est 42 764 \$.

M. Garon: Entre quoi et quoi?

M. Côté (Charlesbourg): En argent.

M. Garon: Non, non. Entre quelle place et quelle place?

M. Côté (Charlesbourg): C'était au bout du contrat dans le coin de Middle Bay, Vieux-Fort. À l'ouest.

M. Garon: C'est entre Middle Bay et Vieux-Fort?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Est-ce que ces contrats-là sont

donnés par soumissions?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces cas-là, c'est allé en appel de propositions, je pense. Il ne faut pas se faire d'illusions. Y êtes-vous déjà allé?

M. Garon: Plusieurs fois.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, Il ne faut pas se faire d'illusions quant aux possibilités de soumissions. Règle générale, c'est l'entrepreneur qui fait les travaux de construction de routes qui laisse de l'équipement là pour les faire. Alors, c'est ce qui est arrivé dans ce cas-là.

M. Garon: Vous avez amélioré la route dans ce coin-là?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Entre quel endroit et quel endroit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est de Blanc-Sablon vers Middle Bay et on aura un autre bout cet hiver qui devrait compléter nos travaux à faire dans ce coin-là.

M. Garon: Vers où?

M. Côté (Charlesbourg): Sandwash Pond.

M. Garon: C'est à quel endroit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est près de Rivière-Saint-Paul.

M. Garon: Ce n'est pas la même route. La route arrête à Vieux-Fort. Est-ce qu'elle continue plus loin?

M. Côté (Charlesbourg): Vieux-Fort à Rivière-Saint-Paul. C'est à l'est de Vieux-Fort.

M. Garon: À l'est de Vieux-Fort.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce n'est pas à Rivière-Saint-Paul.

M. Côté (Charlesbourg): À l'est de Vieux-Fort.

M. Garon: Comment pouvez-vous améliorer entre Blanc-Sablon et Middle Bay? Je comprends qu'il y a un bout, mais entre Blanc-Sablon et Brador, la route d'asphalte est faite. Vous améliorez quoi entre Blanc-Sablon et Brador?

M. Côté (Charlesbourg): Les courbes.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): La correction de courbes et de pentes.

M. Garon: Des pentes de courbes?

M. Côté (Charlesbourg): Des pentes et des courbes.

M. Garon: Vous avez fait cela à combien d'endroits? Je connais la route très bien, je l'ai fait plusieurs fois.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis allé à Blanc-Sablon, mais je n'ai pas fait tout ce circuit-là. Alors! Je suis allé à Saint-Augustin. J'en ai fait plusieurs, mais...

M. Garon: Est-ce qu'ils ont changé les courbes de place ou quoi? C'est vrai, des fois, réduire la courbe...

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait partie de l'entente sur les transports qui a été signée entre M. Mulroney et M. Lévesque. Vous vous rappelez, sur la 138; il y avait des sommes d'argent qui allaient dans ce coin. Alors, on n'est que de simples exécuteurs testamentaires.

M. Garon: C'est la route entre Lourdes-de-Blanc-Sablon et Vieux-Fort. Il y a un bout entre Saint-Paul-du-Nord et Saint-Augustin. Non pas à Saint-Paul-du-Nord, mais à Saint-Augustin.

M. Côté (Charlesbourg): Rivière...

M. Garon: Rivière-Saint-Paul.

M. Côté (Charlesbourg): Rivière-Saint-Paul. C'est cela.

M. Garon: Rivière-Saint-Paul. Bon. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 85.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 86.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 87.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 88.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 89.

M. Garon: Engagement 89, vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 93?

M. Desbiens: Concernant l'engagement 93, Mme la Présidente...

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

M. Desbiens:... il doit y avoir une erreur de transcription ou je ne sais quoi. Il y a deux nouvelles municipalités dans mon comté. Ce sont deux cantons. J'imagine que ce doit être à la MRC du Fjord que cela a été payé.

M. Côté (Charlesbourg): Les municipalités de Champigny et Labrosse, deux nouvelles municipalités. J'en suis très heureux.

M. Desbiens: J'Imagine que c'est de la MRC du Fjord.

M. Côté (Charlesbourg): La MRC du Fjord.

Une voix: Oui, ouf.

M. Garon: Cela marche l'hiver?

Une voix: Oui, oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements de décembre 1987 sont vérifiés.

Janvier 1988

J'appelle les engagements de janvier 1988. L'engagement 36?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 41?
36 est vérifié. L'engagement 37?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 42?
38?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 43?
39?

M. Garon: À l'engagement 37...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon! 44?
(12 heures)

M. Garon: Un instant! Je suis allé un peu trop rapidement. Pourquoi, encore là, procède-t-on par contrat négocié? Y a-t-il rien qu'eux qui fabriquent ces souffleuses à neige amovibles et motorisées? 45?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est pour desservir les aéroports du Nord qui...

M. Garon: Oui. 46?

M. Côté (Charlesbourg): On voulait avoir le même matériel dans le Nord pour être capables de faire face à la musique sur le plan des pièces. 47?

M. Garon: Est-ce qu'il y a d'autres souffleuses dans le Nord?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. 48?

M. Garon: Il y en a d'autres. Il y en a plusieurs?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, en principe, il y en a une dans chaque aéroport. 49?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On a voulu fournir la même sorte de matériel de façon que les gens puissent se déprendre, parce que ce n'est pas à la porte. 50?

M. Garon: Vérifié. 51?

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 37 et 38 étaient déjà vérifiés. L'engagement 39? 52?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 40? 53?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

54? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

55? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

56? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

57? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

58? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

59? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

60? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

61? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

62? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

63? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

64? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

65? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

66? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

67? **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Bon. On va "braker" un peu. Est-ce qu'il s'agit du même aéroport dont le fédéral veut fermer une partie des Infrastructures?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, on a eu des représentations du député de Trois-Rivières, M. Philibert, et d'un comité, pas nécessairement de survie, mais, si vous voulez, de réaménagement de l'aéroport de Trois-Rivières. Compte tenu de ce qui se passait partout, de l'Intérêt électoraliste du fédéral à vouloir intervenir dans plusieurs aéroports, Pabok en Gaspésie, Joliette, Bromont, Victoriaville - on pourrait en ajouter d'autres, il y en a encore - ils sont arrivés avec de l'argent en disant: On a de l'argent à vous donner. Sur le plan des Infrastructures, il faudrait faire une étude. Dans ce cas-ci, Ils ont dit: Faites l'étude de l'aéroport et on vous aidera au plan financier après ça. J'ai accepté de payer 25 000 \$, 50 % de l'étude, à la condition expresse que le gouvernement du Québec ne soit pas Impliqué dans les coûts de réalisation de l'aéroport. C'est comme ça que c'est arrivé. La balle est maintenant dans le camp du fédéral. Ça a l'air qu'il y avait de l'argent dans le fonds La Prade.

M. Garon: Je n'ai pas compris.

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que, dans le fonds La Prade, il y avait de l'argent pour aider bien des affaires.

M. Garon: J'ai vu dans les journaux qu'il n'y en avait pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Il reste 3 500 000 \$.

M. Garon: Mais là, c'est le même aéroport que celui qu'il était question de fermer, dont le fédéral voulait fermer une partie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Là, vous avez fait un plan directeur pour cet aéroport en vue de le maintenir, de le développer.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela a été fait à la demande du fédéral et des autorités locales pour conserver l'aéroport.

M. Garon: Oui. Et quelle est la position actuelle du ministère des Transports du Québec quant à cette fermeture d'aéroport maintenant qu'un plan directeur a été réalisé?

M. Côté (Charlesbourg): La responsabilité du ministère des Transports est terminée. Cela relève maintenant du fédéral. C'est la responsabilité du fédéral.

M. Garon: Non, pas là-dessus, je veux dire quant à la fermeture. Est-ce que votre position, c'est qu'il devrait être maintenu ouvert et que les investissements devraient être réalisés ou qu'il devrait être fermé?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère n'a pas à se prononcer comme tel sur un aéroport situé à 80 ou à 90 milles de Québec, entre Québec et Montréal, sur un territoire où il y a des autoroutes. Ce qu'on a fait à l'époque, c'est dire: Oui, on va aider le milieu qui se prend en main sur le **plan** de la viabilité de l'aéroport. Compte tenu du fait que le fédéral est intéressé à immobiliser et à investir dans l'aéroport de Trois-Rivières, on a dit: À ces conditions, c'est parfait, on embarque. **S'il** avait été question que le gouvernement du Québec soit impliqué financièrement dans l'aéroport, il n'en aurait pas été question. On doit toujours se rappeler que c'est une propriété fédérale.

M. Garon: Avez-vous fait connaître votre position au ministre fédéral des Transports ou si vous avez donné la subvention de 25 000 \$ à la municipalité qui a fait faire un plan et qui a communiqué avec le fédéral? Vous n'avez rien dit.

M. Côté (Charlesbourg): Notre responsabilité s'est limitée à accepter de payer 50 % du coût de l'étude. Dans cette ère de privatisation des aéroports, il y a des gens du milieu qui ont dit: Quant à nous, on va le maintenir en activité, selon les normes du transfert fédéral. C'est pour ça qu'ils ont voulu faire le plan directeur, pensant que le fédéral leur donnerait l'argent nécessaire pour le mettre en bon ordre et qu'eux pourraient en prendre la direction par la suite. On en est là. Il y en a partout, à **Victoriaville**, à Trois-Rivières, à Joliette, à Québec, à **Bromont**, à Drummondville...

M. Garon: Saint-Jean-Chrysostome.

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Irénée. Il y

en a partout.

M. Garon: Êtes-vous favorable? Vous n'avez pas l'air d'avoir de position là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Cela vous rendrait plus joyeux aujourd'hui si je vous disais oui ou non?

M. Garon: Ce n'est pas ça. Comme je conçois votre fonction, le grand **coordonnateur** du transport au Québec, de quelque nature que ce soit, à mon avis, c'est le ministre des Transports du Québec. Encore plus dans votre cas, parce que vous savez, comme responsable de l'aménagement du territoire avec l'OPDQ, l'Office de planification et de développement du Québec, le rôle que vous avez à jouer. En plus, comme ministre des Transports, à mon avis, vous devez avoir une position non seulement sur les routes, mais aussi sur les chemins de fer, sur les services aériens, sur le transport maritime. Aujourd'hui, c'est de plus en plus interrelié. On parle de plus en plus - je verrais même votre influence aller jusqu'à le demander à l'Université Laval - d'ouvrir une section de transport intermodal. Quand je vois qu'il n'y en a pas à Québec et que l'Université du Québec à Rimouski veut ouvrir une faculté de transport intermodal, je me dis qu'à Québec, qui est l'endroit qui a sans doute le plus de transport intermodal, on peut manquer le bateau. On voit de plus en plus que l'avenir est dans le transport intermodal. C'est pour ça que je me demande quelle est votre position par rapport au transport aérien.

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'à maintenant, nous avons donné notre appui à l'AQTA qui est l'association des transporteurs de troisième niveau. Nous avons donné notre appui financier aux Gens de l'air qui se préoccupent de ces questions. Nous avons appuyé l'AQTA au premier titre, parce que ces gens font du "charter", donnent beaucoup de services pour la chasse et la pêche. Donc, pour une aviation de troisième niveau, c'est eux qui ont à propager un certain nombre d'éléments de politique. Quant au ministère, ce n'est pas tellement sa vocation de dire: Est-ce que l'aéroport de **Pabok** devrait exister? Est-ce que l'aéroport de Victoriaville devrait exister celui de Bromont, de Joliette? Je pense qu'on n'en sortirait pas. Ce n'est pas sa vocation. Ce dont le ministère doit s'occuper, c'est de s'assurer que d'abord la capitale soit bien desservie, que la métropole soit bien desservie. On a appuyé la mise sur pied du comité de privatisation des aéroports tant de Québec que de Montréal - ça c'est notre rôle - pour bien s'assurer que les gens du niveau local puissent prendre ça entre leurs mains et qu'ils ne se feront pas passer un sapin par le fédéral.

Au-delà de tout ça, pour des aéroports régionaux comme celui de Trois-Rivières, je

pense que le milieu doit se prendre en main et voir s'il veut le maintenir, il ne faut pas rêver en couleur. Il n'y aura pas de ligne aérienne qui va desservir Trois-Rivières demain matin. On ne partira pas de Trois-Rivières pour aller à Paris, à moins que ce ne soit du "charter". Donc, il y a certains points sur le territoire, comme Sept-Îles où il est extrêmement important d'avoir une base, Fort-Chimo qui devient extrêmement important. Dans les régions les plus isolées du Nord, dans les villages inuit, c'est une responsabilité partagée avec le gouvernement fédéral, mais l'aérien demeure toujours une première responsabilité fédérale qui n'est pas déléguée.

M. Garon: C'est vrai si on parle du début de l'aviation, mais, aujourd'hui, on parle de plus en plus en termes de transport Intermodal, de connexion, des modes de transport autant on parle de conteneurs dans le domaine du transport de marchandises, autant on parle aussi d'interconnexion. Par exemple, si vous allez en Gaspésie, à mon avis, je n'aurais pas de difficulté à dire qu'il faudrait développer l'aéroport de Pabok, parce que j'étais un de ceux qui l'utilisaient. J'avais plus affaire à la baie des Chaleurs, mais il fallait que j'aille à Gaspé et je devais faire une heure d'automobile chaque fois.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est de la folie furieuse. C'est de la folie furieuse pour la simple et bonne raison que vous avez un aéroport à Gaspé...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...qui est de propriété fédérale et vous avez un aéroport à Bonaventure, 120 milles entre les deux, qui est de propriété provinciale.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Installer un autre aéroport entre les deux, c'est de la folie furieuse, c'est dépenser de l'argent inutilement.

M. Garon: Les deux ont été mal localisés. C'est peut-être qu'ils auraient dû être mieux localisés au point de départ.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Si vous parlez un peu avec les pilotes d'avions, ils vont vous dire que l'aéroport de Gaspé est un des aéroports les moins faciles pour atterrir et pour arriver. Pourquoi? À cause des vents, de la température, sans compter les fous où ils sont entrés dans la montagne.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas bien des avions qui sont entrés dans la montagne.

M. Garon: C'est arrivé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, comme ailleurs.

M. Garon: Il y a des pilotes qui m'ont dit que c'était un des aéroports les plus difficiles qu'il y avait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un aéroport très difficile. J'y suis allé à plusieurs occasions. C'est toujours un aéroport difficile, mais l'aéroport est là, bien déterminé là. Le gouvernement fédéral a mis au-delà de 1 000 000 \$ dans un aéroport à Pabok.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous dis que ça aurait été beaucoup mieux utilisé ailleurs. S'ils disent demain matin: On ferme l'aéroport de Gaspé au complet et on se concentre maintenant dans le développement d'un aéroport à Pabok, cela va demeurer quand même un aéroport à quelque 60 ou 70 milles de Bonaventure où un aéroport existe déjà. Donc, Gaspé-Bonaventure-Sainte-Anne-des-Monts, c'était un triangle assez équilibré sur le plan des aéroports. On fait ça parce qu'il y a un petit caprice. Écoutez, je ne suis pas sûr que je suis prêt à embarquer dans ce genre de débat. Dans ces conditions, ça va prendre un aéroport dans chacune des MRC du Québec.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Dans le cas de Gaspé, c'est la MRC de la Côte-de-Gaspé; dans le cas de Pabok, c'est la MRC de Pabok; dans le cas de Bonaventure, c'est la MRC de Bonaventure et, dans le cas de Sainte-Anne-des-Monts, c'est la MRC de Denis-Riverin. Dans le cas de Matane, continuez, c'est la MRC de Matane. Tu en as un à Mont-Joli et tu en as un à Rimouski. C'est dépenser de manière inutile. Quand on parle d'intermodalité, ce n'est pas surtout pour le domaine aérien. Quand on parle d'intermodalité, il s'agit de faire en sorte que nos paquebots puissent se connecter avec le train pour exploiter tous les grands corridors de transport qui mènent vers les États-Unis, en particulier le Middle West américain. Ça, c'est de l'intermodalité qui est utile sur le plan du transport des marchandises. Quant au transport des passagers, l'intermodalité, causez-moi-en.

M. Garon: Allez voir les aéroports que le fédéral a bâtis dans les autres provinces.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je suis allé à Fredericton, il n'y a pas tellement longtemps.

M. Garon: Vous allez voir qu'il ne s'est pas gêné dans les équipements. Est-ce qu'il y a une ville au Canada, sur le plan des aéroports, comme Québec, qui a traîné de l'arrière tout le temps, tout le temps? Est-ce qu'il y en a une au Canada, une seule?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis d'accord avec vous. Si vous parlez de l'aéroport...

M. Garon: Dans les provinces maritimes, à peu près n'importe quelle bourgade a un aéroport.

M. Côté (Charlesbourg): Mais si vous parlez de l'aéroport de Québec où il y a des travaux à faire, compte tenu du développement spectaculaire de l'aéroport de Québec depuis quelques années, oui, il doit y avoir des engagements de la part du fédéral pour qu'il y ait un réajustement de l'aéroport de Québec. Cela me paraît très évident; sinon, on va bloquer le développement de l'aéroport de Québec. C'est capital. Par contre, quand vous me parlez de l'aéroport de Trois-Rivières, pour moi, ce n'est pas évident. De la même manière, quand ils ont parlé de Joliette, de Bromont, ils se sont étiré le cou passablement. Ils avaient de l'argent. Il y a, je pense, un meilleur choix à faire du côté du fédéral sur le plan des immobilisations des aéroports. Allez-vous favoriser demain matin le développement de l'aéroport de Rimouski au détriment de Mont-Joli?

M. Garon: Non. Entre Mont-Joli et Rimouski, je comprends, c'est collé un sur l'autre. Il y a un choix à faire, cela ne peut pas être les deux parce que c'est collé un sur l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y a pas 20 milles.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a Rivière-du-Loup. Rivière-du-Loup en a un. Si vous continuez, il y a un à Montmagny.

M. Garon: Non, mais quand vous dites Matane et Pabok, là il y a du millage. Ce n'est pas la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): On ne parle pas de Matane et Pabok. On parle de Pabok par rapport à Gaspé et par rapport à Bonaventure. C'est le véritable lien entre les deux. C'est clair que le gars qui veut aller à Pabok n'atterrira pas à Matane. Il va atterrir à Bonaventure et, une demi-heure plus tard, il est rendu chez lui, ou il va atterrir à Gaspé et, trois quarts d'heure plus tard, il est rendu chez lui et ça, dans les points extrêmes.
(12 h 15)

C'est littéralement de l'argent jeté à l'eau, ce n'est pas compliqué. Si on voulait implanter à

Pabok l'aéroport pour avoir des conditions d'atterrissage et de décollage plus optimales, pour éliminer les perturbations et les courants aériens, à ce moment-là, il faudrait fermer Gaspé. Mais il n'y a pas grand politiciens au fédéral qui ont le courage de faire ça. Gaspé demeure toujours la capitale de la Gaspésie. Il y a un certain symbole de rattaché à Gaspé. Les compagnies aériennes font la desserte à partir de Gaspé, que ce soit Air Alliance qui le fait maintenant ou Inter-Canadien.

M. Garon: Il y a beaucoup d'affaires qui se passent dans le secteur de Chandler-Newport, en termes économiques. Je comprends qu'il y a plus de bureaux du gouvernement à Gaspé, mais, dans le domaine des affaires, il y a plus d'affaires qui se font à Chandler-Newport.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais Chandler-Gaspé, c'est combien de temps? Trois quarts d'heure.

M. Garon: Trois quarts d'heure! Vous savez que l'hiver dure longtemps.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: L'hiver, ce n'est pas trois quarts d'heure.

M. Côté (Charlesbourg): Non. L'hiver, mettez une heure. Ce n'est pas si dramatique aujourd'hui alors que des gens, qui sont à Sainte-Thérèse dans le nord de Montréal ou même encore plus près que ça, vont faire une heure de voiture pour se rendre au travail à Montréal et ils vont le faire matin et soir.

M. Garon: Alors, vous n'avez pas eu de position sur l'aéroport de Trois-Rivières?

M. Côté (Charlesbourg): On a eu une position, on a aidé les gens du milieu. On a eu une position en appuyant les gens du milieu pour qu'ils puissent savoir où ils vont, ce que ça va coûter et ce que le fédéral devrait payer pour le maintenir.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Il y a des dépassements aux engagements 74, 75, 76 et 77. Est-ce que vous pourriez nous expliquer chacun de ces dépassements? C'est pour des travaux qui ont l'air assez réguliers. Je regarde, à rengagement 74, "le coût des travaux de terrassement, de graveiage et de revêtement souple sur la route 117, dans la municipalité de Labelle, comté de Labelle". Normalement, quelles pourraient être les variations d'un contrat comme celui-là? La même chose pour...

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud va vous expliquer ça.

M. Garon:... les engagements 75, 76 et 77. Cela a l'air d'être des travaux assez réguliers.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Michaud..

M. Michaud (Pierre): Il y a des variations de quantités. Les contrats sont donnés à prix unitaire selon un bordereau de quantités et c'est quand les quantités placées dans le remblai sont supérieures aux quantités qui avaient été prévues initialement simplement par mesurage sur des plans ou des calculs. On peut dire que du déblai de deuxième classe, il y en a eu moins d'exécuté que la quantité prévue, même que le contrat a coûté 5000 \$ de moins dans ce cas. Pour le granulât, il y en a eu 4000 tonnes de plus de posées, cela a coûté 30 000 \$ de plus, ainsi de suite. C'est cela qui fait que le coût du contrat est passé de 679 000 \$ à un montant total de 747 000 \$, pour un supplément de 57 000 \$.

M. Garon: C'est Inscrit 804 000 \$ Ici.

M. Michaud: Cela fait un total de 804 000 \$, excusez. D'accord.

M. Garon: Comment calculez-vous la quantité des agrégats additionnels?

M. Michaud: C'est quand cela a été placé sur la route.

M. Garon: Vous comptez ça à quel moment?

M. Michaud: C'est mesuré soit par camion ou par pesée de camions, ainsi de suite.

M. Garon: C'est calculé de façon précise ou à l'oeil?

M. Michaud: Disons que ça dépend. Là, c'est un contrat de terrassement et de graveiage. Ça dépend comment le matériel est mis en place, si

le matériel est humide ou non. Il peut y avoir différentes variables. C'est à la pesée, c'est en tonnes.

M. Garon: Est-ce que c'est le ministère qui établit ça ou si c'est l'entrepreneur qui dit: J'en ai posé plus, et il vous envoie la facture?

M. Côté (Charlesbourg): Non. c'est à la tonne. C'est vérifié par le ministère.

M. Michaud: Le ministère se fait donner les coupons de pesée aux balances et on sait combien il en a été posé sur la route.

M. Garon: Les balances de qui? De l'entreprise?

M. Michaud: Les balances du ministère.

M. Garon: Chaque fois qu'on passe dans une balance du ministère, on a un coupon.

M. Michaud: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. C'est ça qui fait foi de ce qui est posé.

M. Garon: Des quantités additionnelles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, oui. La quantité totale. C'est là que vous pouvez mesurer, par rapport au contrat original, ce qui a pu se poser comme quantités additionnelles.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des balances du ministère à chaque contrat?

M. Côté (Charlesbourg): À chaque contrat?

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Michaud: Là où on exige que le matériau soit pesé. À d'autres endroits, on n'exige pas que le matériau soit pesé.

M. Côté (Charlesbourg): Là où il y a des balances du ministère. Il y en a, quand même, 47 à travers le Québec et il y en a des mobiles.

M. Garon: Combien avez-vous de balances?

M. Côté (Charlesbourg): Des balances du ministère pour le contrôle du transport des marchandises, il y en a 47 à travers le Québec. Le ministère, partout dans ses districts, a des balances pour être capable de vérifier sur chacun des contrats ce que les entrepreneurs transportent.

M. Michaud: Ce ne sont pas du tout des balances reliées au contrôle routier. Ce sont

simplement des balances de pesée des matériaux transportés.

M. Garon: Comment pesez-vous ça? Vous pesez les roues avant, les roues arrière et il y a une formule? Comment ça fonctionne?

M. Michaud: Ce sont des camions de grandes dimensions. C'est une pesée axiale.

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

M. Garon: L'engagement 74 est vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Là, c'est une grosse différence, 190 000 \$ de plus pour porter l'engagement à 564 000 \$. C'est quasiment 50 % de plus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat qui datait de 1972. Ce n'est pas surprenant que... Vous aviez commencé un petit peu en 1982-1983. Vous avez dépensé 65 000 \$ en 1982; 17 000 \$ en 1983; le 25 juillet 1985, 27 000 \$. C'était un petit coup avant les élections.

M. Garon: C'était pour un ingénieur-conseil, ce n'était pas un gros coup!

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: C'était un ingénieur-conseil qui préparait des plans.

M. Côté (Charlesbourg): Pour moi, Marcoux devait pousser un peu.

M. Garon: On ne l'a pas senti.

Des voix: Ha, ha, hat

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que vous n'avez pas senti ça à l'Agriculture, c'était aux Transports. C'est ça qui est arrivé. De toute façon, c'est la finalisation de ces travaux.

M. Garon: Quel pont est-ce? Est-ce que ce pont est fait?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur. D'ailleurs, il est baptisé le pont Marcoux. C'est le pont qui débouche sur le port.

M. Garon: Ils parlent d'un pont en étage-ment.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est le pont qui est au sud de Rimouski où l'autoroute va passer.

M. Garon: Il n'est pas au port, parce que le port est au nord.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: J'ai compris qu'il était au port. Est-ce que c'est ce que vous avez dit?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est au sud. Le port est au sud.

M. Garon: Le port n'est pas au sud de Rimouski, il est au nord-est.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le pont.

M. Garon: Ah, le pont.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez la route 132 qui passe sur le boulevard Lepage et l'autoroute 20 va passer un peu plus au sud.

M. Garon: En arrière de l'archevêché.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez l'air d'un homme d'église, vous!

M. Garon: En arrière de l'université, si vous aimez mieux.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous passez sur la rivière, si vous regardez un petit peu plus au sud, vous voyez un pont qui a l'air bête, qui est tout seul et qui s'ennuie. C'est ce qu'on a annoncé la semaine passée, qu'on allait le relier en donnant les contrats cette année. Tout ça a été fait en fonction de...

M. Garon: Vous allez vous servir du pont pour...

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui.

M. Garon: ...justifier votre autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): À partir de ce moment-là, quand on a vu que le pont était là, on a dit: Cela n'a pas de maudit bon sens de ne pas l'avoir fait à la bonne place, on va...

M. Garon: Il n'était pas à la bonne place?

M. Côté (Charlesbourg): Il était à la bonne place.

M. Garon: C'est toujours ça de gagné. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: À l'engagement 78, la ville de Saint-Pierre, c'est quelle ville de Saint-Pierre?

M. Côté (Charlesbourg): Montréal.

M. Garon: Saint-Pierre quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Pierre. La ville de Saint-Pierre où la 20 passe.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 83?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 84?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 85?

M. Garon: Attendez un peu. Bon, l'aimerais avoir quelques explications sur cet engagement, notamment quelle politique permet ces réajustements et comment ils sont fixés. Est-ce qu'il s'agit de...

M. Michaud: La production des usines au Québec varie d'année en année...

M. Garon: Oui.

M. Michaud:... et un prix est négocié selon un volume prévu. Si le volume est inférieur au volume prévu, il y a un ajustement qui est donné à chacune des usines. Et, d'année en année, sur un volume global d'asphalte, ça coûte entre 700 000 \$ et 800 000 \$ pour réajuster la production des usines.

M. Garon: En fonction d'une quantité de base qui n'a pas été utilisée?

M. Michaud: Ouf, 63 000 tonnes.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une base de 63 000 tonnes par année.

M. Garon: Par usine? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86?

M. Garon: Est-ce qu'il y a un numéro 86? Ah oui. Pourriez-vous me dire à quel pourcentage des travaux en 1986, de même qu'en 1987 correspondait le remboursement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est à la totalité. Sur la route 132, ça?

M. Garon: Oui, c'est ça que je comprends, la 132.

M. Côté (Charlesbourg): La totalité.

M. Garon: Et c'est la ville qui a fait des travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: À Lotbinière.

M. Côté (Charlesbourg): Il devait y avoir l'assainissement des eaux en même temps.

M. Garon: Oui, mais est-ce qu'il y en avait? C'est parce que vous dites: Il devait y avoir.

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

M. Garon: Il y en avait à Lotbinière?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et à Candiac aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Candiac, c'est le suivant ou quoi? C'est une étude d'impact.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Janvier 1988

est vérifié.

Février

J'appelle les engagements de février 1988.
L'engagement 53?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
55?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
56?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
57?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
58?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
59?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
60?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
61?

M. Garon: Attendez un peu. Là, c'est de la pellicule réfléchissante autocollante à structure lenticulaire. Encore là, c'est un contrat négocié. Pourtant, il y a plusieurs firmes dans ce domaine-là. Comment cela se fait-il?

M. Côté (Charlesbourg): Bien là, je me souviens de la conversation qu'on avait eue lorsqu'on a fait venir M. Beaupré...

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... qu'on avait littéralement soutiré de ses vacances un soir pour venir vous expliquer les petites plaques de toutes sortes de couleurs qu'il y avait sur le boulevard Pierre-Bertrand.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): La réponse qu'il vous a donnée à l'époque est toujours bonne parce que c'est à peu près dans le même temps, en termes d'engagement. C'est toujours la même réponse.

M. Garon: Il y en a plus d'un. Il y en a plusieurs. On a dit qu'il y en avait huit, finalement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y en avait huit. Mais il y avait eu des expériences menées avec des produits japonais, avec toutes sortes de produits où il y avait des difficultés. Et rappelez-vous votre première question qui était: Est-il vrai - parce que vous aviez un informateur là-bas - que vous faites des expériences à l'extérieur?

M. Garon: Je n'ai pas juste un informateur.

M. Côté (Charlesbourg): Vous commencez à en avoir moins un peu.

M. Garon: Non, de plus en plus.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, si vous en voulez, quelques-uns, je peux bien vous en envoyer, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Quand on n'a rien à cacher, on peut vous en envoyer d'autres informateurs, si vous le voulez.

M. Garon: Je n'ai pas dit que vous aviez quelque chose à cacher, je n'ai rien dit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que, bien des fois, il faut se méfier des informateurs. Ce sont des gens qui, à l'intérieur du ministère, sont frustrés. Cela arrive.

M. Garon: Sont quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Sont frustrés. J'ai connu cela, moi aussi. J'ai fait de la recherche dans l'Opposition. Alors! Cela arrive des fois. Tu peux prendre des individus qui sont dans les régions et qui ont un bon régime de vie; ils se retrouvent au central et ils sont malheureux. Cela dépend de ce qu'ils font. Ce n'est peut-être pas nécessairement dans le domaine où ils sont spécialisés. Alors, cela frustre un gars en maudit, celui-là. À ce moment-là, ils prennent le téléphone, ils appellent l'Opposition parce qu'ils ont certaines affinités avec elle sur le plan politique. C'est leur règle. Il y en a qui m'ont appelé à l'époque et qui avaient des affinités politiques avec moi. Il s'agit de décanter ce qui est vrai et

ce qui n'est pas vrai.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, cela étant dit, M. le ministre, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 14 h 18)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de procéder à la vérification des engagements financiers du **ministère** des Transports pour les mois de novembre 1987 à mai 1989. **Lors** de la suspension des travaux, nous étions au mois de février 1988, à l'engagement 61.

M. Garon: C'est ça. Essentiellement, ce qu'on demandait, M. le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. M. le ministre, est-ce que vous avez des réponses à donner aux questions qui ont été posées ce matin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Deux réponses. Les taux d'indexation des contrats de chemins d'hiver, pour 1987-1988, sont de 4,38 %. C'est une question qui était restée en suspens. Donc, tel que promis... La deuxième, c'est sur les luminaires profilés, juste pour un petit complément d'information, on verra si on en a besoin, en additionnelle. Je vais vous lire les notes telles qu'on me les a rédigées.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, la première des choses, c'est que ça relève du service de la signalisation du ministère. On dit: Le nombre important de luminaires achetés provient du fait que le ministère des Transports a été de trois à quatre ans sans acheter de luminaires. Les anciens luminaires s'usaient rapidement, rouillaient et tombaient sur la tête des gens. Je vous rappelle que c'est novembre 1987, donc il faut faire attention lorsqu'on parle de trois, quatre ans. Il faut faire la lumière sur deux périodes de gouvernement. Devant ce constat, une table de travail composée du service des achats, du MAS et de la signalisation, a siégé afin de revoir la norme sur l'achat de ces luminaires. On dit que ce contrat a été négocié par le SAG et un seul fournisseur répondait à cette nouvelle norme. Ce n'est pas seulement une norme qui vient du ministère des Transports, c'est une norme qui vient de la signalisation, du MAS, par conséquent, du service général des achats. Nous disons encore aujourd'hui: Une seule firme répond aux normes établies par la table de travail. Ce n'est donc pas une norme qui a été établie uniquement

par le ministère des Transports, **mais** par une table de travail qui impliquait plusieurs autres ministères.

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

M. Garon: Quand vous parlez de luminaires, de quoi parlez-vous? Il s'agit d'appareils, d'après ce que vous disiez tantôt, par le montant et le nombre, de 200 \$ à 250 \$, il ne s'agit pas des poteaux, il s'agit de...

M. Côté (Charlesbourg): Uniquement l'ampoule et le coffre de l'ampoule. C'est ça le luminaire.

M. Garon: Ce sont les lampes jaunes ou les lampes blanches?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a deux sortes. Il y a eu des expériences un peu partout, sur l'autoroute des Laurentides, sur l'autoroute 15; pour une bonne partie, ce sont des jaunes. Il y a eu toutes sortes d'expériences de faites.

M. Garon: Celle dont il était question, qu'est-ce que c'était?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas.

M. Garon: S'il y en a des blanches et des jaunes, cela veut dire qu'il y en a plus d'un type. À la suite de sa réunion pour faire le point, votre comité a dit qu'il n'y avait qu'une seule compagnie qui répondait aux normes. Quel luminaire avait été choisi à ce moment-là par le comité? À couleur blanchâtre ou jaunâtre?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que cela ferait votre affaire si on vous envoyait le cahier des normes?

M. Garon: De ce contrat négocié?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. De toute façon, il n'y a pas de problème. Compte tenu des demandes qu'on remplit, on va demander à un déménageur d'avoir au moins un camion à votre disposition.

M. Garon: Un petit.

M. Côté (Charlesbourg): Un petit.

M. Garon: On n'a pas eu **grand-chose** à ce jour. Le ministre donne toujours l'impression qu'il **envole** des documents à la tonne. J'ai eu ça: un demi-pouce.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On a donné l'étude sur la Commission de transport Intermunicipal de la rive sud de Québec.

M. Garon: C'est ça qui était d'un demi-pouce.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous donner aussi une copie informatique des 464 contrats qui vont avec l'engagement 44 du mois de décembre 1987.

M. Garon: Ça va.

M. Côté (Charlesbourg): N'allez pas dire au monde après cela que je ne vous donne pas les documents.

M. Garon: Ce n'est pas des documents compromettants. C'est comme si...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de documents compromettants au ministère des Transports.

M. Garon: On va voir ça.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas. Cela fait trois ans et demi que vous essayez. Vous n'en avez pas trouvé encore. Vous n'en trouverez pas cette année non plus. Moi, par contre, je peux vous en donner en 1985.

M. Garon: Envoyez donc!

M. Côté (Charlesbourg): Sur demande.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'en ai demandé au ministère des Transports justement, selon l'intervention que vous avez faite en Chambre. On m'a dit qu'ils ne pouvaient plus les donner, qu'ils étaient rendus à la Justice.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que non.

M. Garon: La réponse n'a pas été forte. On a commencé par dire qu'on me donnerait une réponse à la fin de juin. J'ai offert d'aller les chercher avec le gars pour que ça aille plus vite. Il m'a dit qu'il ne pourrait pas les chercher parce qu'il les avait transférés à la Justice.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne crois pas que ce soit dans la pertinence du débat.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas laisser passer ça pour la simple et bonne raison, Mme la Présidente, qu'au ministère des Transports on a un répondant de la loi sur l'accès à l'information. Le répondant, ce n'est pas le ministre, c'est le secrétaire du ministère. C'est lui qui a répondu. Aujourd'hui, je ne veux pas désavouer ce que le secrétaire du ministère a répondu, il l'a fait à partir des informations qu'il avait. Si vous voulez les documents, je **vals**

enlever les éléments nominatifs, tel que le prévoit la loi. Je m'attendais que vous reveniez avec cela en Chambre, vous êtes têtus d'habitude. Mais, cette **fois-là**, vous avez lâché bien vite.

M. Garon: J'ai écrit.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez écrit, il vous a répondu.

M. Garon: Bien oui, j'ai eu la réponse l'avant-veille de la fin de la session.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez ces documents, je vais enlever les éléments nominatifs qu'il y a à l'intérieur et je vais vous les envoyer. Il n'y a rien là.

M. Garon: Oui. L'étude sur les ponts?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: L'étude sur les ponts.

M. Côté (Charlesbourg): L'étude sur les ponts?

M. Garon: Les 800 ponts. Je vous l'ai demandée et vous avez dit que vous ne pourriez pas me la donner.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que j'ai dit que je réfléchissais.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que j'ai dit. Alors, je continue de réfléchir.

M. Garon: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons à l'étude des engagements financiers.

M. Garon: Vous ne pourrez pas dire que c'est le camion qui sert à apporter votre réflexion. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

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

M. Garon: Ce n'est pas le camion... Le camion ne sert pas à déménager votre réflexion.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ne vous inquiétez pas. Vous regarderez tout ce que vous avez demandé et tout ce que vous avez eu à...

M. Garon: Sur les lignos, j'ai posé cinq questions. Il en reste cinq encore en suspens sur onze sur les crédits.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pris soin de....

M. Garon: Sur les crédits budgétaires.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pris soin de faire analyser au complet... Ce n'est plus vous qui allez me dire ça. La commission va me dire si J'ai répondu ou pas. Quand la commission va me dire qu'il manque des choses... D'habitude, elle ne se gêne pas pour nous écrire quand il en manque.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai marché à partir des documents de la commission et des engagements que j'avais pris. S'il y en a qui n'ont pas été respectés et que je ne suis pas capable de respecter, Je vais vous le dire.

M. Garon: C'est ça que j'ai ici. Ce sont des renseignements de la commission reçus le 20 juin 1989. Réponses aux questions laissées en suspens lors de l'étude des crédits budgétaires 1989-1990. Les gens qui ont travaillé là-dessus me disent qu'il y a encore cinq questions en suspens sur onze.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on a regardé chez nous et il n'y en a pas. Si la commission me dit qu'il y en a... J'ai d'autres choses. De toute façon, S'il y a quelque chose que je ne veux pas vous donner, vous allez le savoir assez vite.

M. Garon: Oui, vous avez le droit d'invoquer ça.

M. Côté (Charlesbourg): A partir de ça, regardez tout ce que vous avez eu et vous allez voir que vous en avez eu un bon paquet. Je vous en donne encore.

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 143 du mois de novembre.

La Présidente (Mme Bélanger): Le secrétaire m'informe qu'il reste quatre questions sur la RAAQ aux crédits.

M. Côté (Charlesbourg): Sur la RAAQ?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, sur la RAAQ.

M. Garon: Et une sur les lignos.

M. Côté (Charlesbourg): À la RAAQ, Il n'y a pas beaucoup de lignosulfonates.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Il y a une qui m'aurait été envoyée hier sur les lignosulfonates, mais il me semble que je ne l'ai pas encore reçue.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord.

M. Garon: Elle est peut-être dans le courrier.

M. Côté (Charlesbourg): On a tout envoyé. Même les sulfonates...

M. Garon: Je parle de celles que j'ai reçues.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'on les envoie à la commission. Quand on vous les envoie par fax, vous ne les recevez pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'aime autant ça.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, dans le cas de l'engagement 143, Mme la Présidente, du mois de novembre 1987, on disait qu'il y avait le nom d'une seule firme. C'est parce que c'était le genre de concours à deux niveaux: soumissions et niveaux de passage sur le plan de l'analyse. Il n'y a qu'une seule firme qui a passé le niveau de l'analyse, les autres ont échoué. Donc, c'est à elle que cela a été donné.

M. Garon: C'est sur l'engagement 143, les luminaires.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. J'essaie de répondre à des questions que vous avez posées en cours de route, sur l'engagement 143 du mois de novembre 1987. On a décidé de retenir la firme L'Info-Conseil Inc. Lasa Informatique inc. et Somapro ltée ont soumissionné, mais n'ont pas passé la grille de qualification. SH faut 60 points, elle sont en bas des 60 points. Donc, le contrat a été donné à celle qui était qualifiée.

M. Garon: D'accord. Y a-t-il autre chose?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce tout, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Cela répond pas mal à tout, je pense qu'il ne reste plus rien en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les réponses étant données, nous revenons à l'engagement 61 de février 1988.

M. Garon: A l'engagement 61 de février 1988, la question est que vous dites que vous faites des contrats négociés avec une seule firme qui est 3M Canada inc., de Dorval, alors que, pour de la pellicule réfléchissante autocollante à

structure lenticulaire, on avait démontré, contrairement à ce que vous disiez en commission parlementaire, qu'il y avait non pas deux ou trois firmes, mais huit firmes au Québec qui étaient dans ce domaine. Vous nous avez dit, ce matin, que c'est parce que leurs produits n'étaient pas suffisamment bons pour correspondre à vos critères, alors que certaines de ces huit firmes, actuellement, font affaire aux États-Unis, dans le reste du Canada et dans certains cas même ailleurs. Pourtant, le Québec n'est pas reconnu comme ayant les panneaux de signalisation les meilleurs en Amérique du Nord, au contraire.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas charrier non plus.

M. Garon: Bien, les articles étaient faits... Disons que la signalisation n'était pas extraordinaire, habituellement...

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut faire attention.

M. Garon: Ne nous contons pas d'histoire. Le signalisation, au Québec, est déficiente par rapport à ce qu'on trouve ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Non, écoutez...

M. Garon: Habituellement, on se cogne sur les panneaux 50 pieds avant d'arriver et...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Et les gens se...

M. Côté (Charlesbourg): Ne mêlez pas tout. On a pris la peine de faire venir M. Claude Beaupré pour répondre à vos questions. Ne mêlez pas tout. Se cogner sur un panneau parce qu'il est trop près, c'est une chose, c'est une question de localisation de panneau. Quand on parle de 3M, c'est une question de matériel qui est appliqué sur le panneau, en termes de réfléchissant. Ne mêlons pas les choses. Si vous voulez parler de ce qui est réfléchissant pour être capable d'être vu, c'est une chose. Si vous voulez parler de localisation de panneau, c'est une autre chose. La grosseur des panneaux est une autre chose.

M. Garon: Je ne pense pas qu'on soit les meilleurs en Amérique du Nord dans le domaine de la signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais vous étiez en train de dire qu'on était les plus mauvais.
(14 h 30)

M. Garon: Bien, j'ai lu des articles dans plusieurs revues, je l'ai expérimenté moi-même et je ne suis pas convaincu qu'on n'est pas dans les

plus mauvais.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! bien moi, en tout cas...

M. Garon: Au point de vue de la signalisation en Amérique du Nord, on n'est pas extraordinaire. Je pense qu'on devrait regarder avec humilité ce qui se fait ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il n'y a pas de problème à ce que les choses soient regardées ailleurs. De là à dire qu'on ne fait pas des bonnes choses au Québec, je m'excuse.

M. Garon: Je ne dis pas qu'on ne fait pas des bonnes choses, mais ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous dites que c'est mauvais et que ce n'est pas bon, il faut croire qu'on ne fait pas des bonnes choses. Je vous dis une chose, c'est qu'il y a passablement de travail qui a été fait, il en reste encore à faire et les principales critiques qu'on a sur la signalisation au niveau du ministère, c'est: Pourquoi mon village ou ma ville n'est pas signalé sur le panneau? C'est ça les plaintes qu'on a au moment où on se parle. Ce n'est pas: Ce n'est pas assez lumineux.

Je suis allé en Belgique et j'ai vu des beaux petits panneaux avec des belles petites lumières qui "flashent", c'est bien le "fun" par rapport à ce qu'on a au Québec. Là, ce dont il est question, c'est d'une question de matériel adhésif qui va sur les panneaux, qui doit avoir de la luminosité pour être capable d'être vu le soir. C'est de ça qu'il est question. En effet, à l'époque, vous aviez dit: Il y a des fournisseurs autres que 3M et pourquoi fait-on affaire presque exclusivement avec 3M? On a fait venir M. Beaupré et on en a discuté. Curieusement, un de ceux que vous évoquiez à l'époque était un de ceux qui ont fourni l'an passé à la Régie de l'assurance automobile les bandes adhésives pour mettre sur les plaques automobiles, pour chaque année, et cela a coulé. Elles n'étaient pas de bonne qualité.

Alors, quand le service du ministère dit qu'il faut faire des tests sur une plus longue période à Pierre-Bertrand, exposés au soleil, aux intempéries pour voir si, effectivement, ces produits-là sont valables, je pense que c'est une question de prudence. C'est ça qui se fait et c'est ça qui va continuer de se faire.

Donc, à partir de ça... Je regarde l'engagement qui est de février - on est en février 1988 - et c'est à peu près au moment où M. Beaupré est venu. Donc, c'est le même débat. C'est ce que je vous disais.

M. Garon: Est-ce que les tests sont finis, parce que les panneaux ne sont plus là sur Pierre-Bertrand?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, Us sont encore là.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont là. Ils sont le long du boulevard de La Capitale.

M. Garon: Ils sont changés de place.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ils sont changés de place pour avoir un angle différent.

M. Garon: Quel angle? Ils veulent être vus de leur beau profil, de leur côté le plus beau.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ils sont changés de place. Ils sont rendus dans la partie ouest du service du matériel.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas demandé à M. Beaupré pourquoi M tes avait envoyés là. Tantôt, je vous ai dit que c'était pour avoir un angle différent par rapport au soleil et par rapport aux intempéries, mais je ne suis pas sûr que c'est la vraie raison. Ils les ont changés de place tout simplement. Si vous regardez, il y a un panneau multicolore qui est là, et c'est là que se font les expériences.

M. Garon: L'idée de les changer de place pour avoir un angle différent, quel était l'objectif recherché?

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, c'est comme l'être humain. Des fois, sous un angle, il apparaît radieux, sous un autre angle, il apparaît défectueux. Cela peut être exactement la même chose sur le plan de l'exposition, si vous exposez... Ce n'est pas pour rien que les architectes, à l'occasion...

M. Garon: Je veux savoir à quel angle Ils coulent de plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas ça. Vous savez, sur le plan de l'architecture, les architectes qui ont à construire une maison, règle générale, ne vous indiqueront pas de mettre votre porte de patio au nord. Ils vont vous dire: Mettez-la donc au sud, parce qu'il y a des vents dominants, des intempéries qui vont être plus frappantes que d'autres. Cela fait partie de l'histoire de la vie. Donc, concernant les panneaux, pour être capable de vérifier leur durabilité à toutes sortes d'intempéries, s'ils sont exposés au sud, il y a de fortes chances qu'ils soient exposés au soleil plus longtemps dans la journée que s'ils sont exposés au nord, d'après moi.

M. Garon:... parce qu'ils étaient exposés au

sud, selon les exigences américaines. Sur le nouveau terrain, est-ce qu'ils sont exposés au sud?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont exposés face au sud, alors qu'avant ils étaient exposés face à l'est.

M. Garon: On me dit qu'ils étaient plutôt franc sud, sur l'ancien terrain.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne comprends pas. Si vous les avez vus franc sud et qu'ils sont encore franc sud, vous avez besoin de retourner faire un tour et de nettoyer vos lunettes, parce que, s'ils sont encore franc sud, c'est parce qu'ils sont à la même place que quand vous les avez vus.

M. Garon: Non. ils ont changé de terrain, mais ils peuvent être orientés dans la même direction. Vous dites qu'avant ils étaient orientés à l'est et que maintenant ils sont orientés au sud. Pourquoi les avez-vous changés de terrain, plutôt que de virer un peu le poteau?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, là...

M. Garon: Cela coûte cher, changer de terrain pour changer l'orientation de la pancarte, alors que, juste en tournant un petit peu le poteau, on l'aurait mis au sud et ça aurait coûté bien moins cher. C'est comme déménager la maison plutôt que de changer la porte de place. On n'est pas obligé de déménager la maison si on veut changer la porte. Là, on veut changer le poteau, l'orienter un peu plus au sud et on le déplace de terrain. C'est fort pas mal! C'est vrai que ça n'a pas de bon sens, vous avez raison.

M. Paradis (Matapédia): C'est l'analogie qui n'a pas de bon sens.

M. Garon: Non. Si on veut juste changer le poteau vers le sud...

M. Paradis (Matapédia): Entre déménager une maison pour changer une porte et changer un panneau de place, voyons donc, Jean!

M. Garon: Si on a un poteau avec la pancarte qui est tournée vers l'est et qu'on veut la tourner vers le sud, on vire un peu le poteau. Mais là, s'il faut déplacer la pancarte et le poteau et aller sur un autre terrain en plus avec tout ce que ça suppose comme trimbalage, il me semble que ça fait curieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 61 est vérifié.

M. Garon: Bien, il est vérifié... On n'a pas vérifié grand-chose.

Une voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): Il est vu.

M. Garon: Il va falloir demander aux autres entreprises qui vendent aux États-Unis comment il se fait que les Américains achètent de la cochonnerie alors que nous autres on ne veut pas acheter ces pellicules-là parce qu'elles ne sont pas bonnes. Comment se fait-il qu'ils achètent ça, aux États-Unis, au Japon et un peu partout?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une chose. Je suis allé quelques fois aux États-Unis et ils achètent un maudit paquet de cochonneries!

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis allé aux États-Unis et ils achètent un paquet de cochonneries.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Il ne faut pas penser qu'au pays de l'oncle Sam ils n'achètent que des choses extraordinaires. Ce que vous avait dit M. Beaupré, c'est que quand les tests seront terminés, à ce moment-là, ils pourront prendre des décisions et inviter d'autres fournisseurs à faire des prix au ministère.

M. Garon: Est-ce que les tests sont finis?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas. Je vais prendre des informations.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont des chances de finir un jour ou...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Garon:... s'ils continuent tout le temps?

M. Côté (Charlesbourg):... la vie utile d'un panneau, si ma mémoire est bonne, est de dix ans. Si la vie utile d'un panneau est de dix ans, il faut quand même faire des tests pendant un certain temps pour savoir si, effectivement, on va les changer dans huit ans, dans sept ans ou dans cinq ans. Il faut prendre le temps.

M. Garon: Est-ce qu'on s'est Informés si ces tests-là avaient été faits ailleurs?

M. Côté (Charlesbourg): Si?

M. Garon: Si les autres qui les ont achetés ont déjà fait ces tests-là pour voir quelles étaient les meilleures pellicules?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous donne un

exemple d'une compagnie que vous avez mentionnée quand on en a parlé, qui a fourni les "stickers" l'année passée sur les plaques d'immatriculation. En cours de route, ils ont été obligés de l'abandonner pour la simple et bonne raison qu'ils se délayaient. C'est exactement la même chose qui est en test au chapitre du service du matériel. Des gens voulaient vendre ce matériel-là en disant que c'était un produit japonais mais qui était vendu par des gens du Québec et qu'il y aurait implantation d'usine à Québec. Donc, si on s'était embarqués là-dedans, on aurait des problèmes aujourd'hui. Avant de s'embarquer, on va au moins tester ce que ça vaut.

M. Garon: Ce qui m'a frappé dans les petites pellicules qu'on colle pour 1990, c'est qu'elles sont plus grandes, plus larges que celles des années antérieures.

M. Côté (Charlesbourg): À la Régie, ça?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Sur les plaques d'immatriculation?

M. Garon: Oui. Celle de 1990 - il y en a plusieurs de collées les unes sur les autres - j'ai remarqué, quand j'ai collé la mienne il y a quelques jours, qu'elle avait un huitième de pouce de plus large que celle de l'année précédente, ce qui fait qu'elle dépasse. Ce n'est pas certain que c'est bien bon pour la faire tenir là pendant douze mois. J'aurais pensé que cela aurait été exactement... Les autres avaient l'air pas mal de la même grandeur, mais celle de cette année, c'est-à-dire de 1990, a l'air plus grande et plus large, à moins que les autres rétrécissent.

M. Côté (Charlesbourg): On a une tendance à rétrécir en vieillissant.

M. Garon: Ce n'est pas égal, cela!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas égal?

M. Garon: Non. Parlez-vous par expérience?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas encore votre âge.

M. Garon: Vous savez que mon modèle, c'est Churchill.

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Garon: Dans son meilleur, il avait dépassé 70 ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 61 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 62.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 63.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 65.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 69.

M. Garon: Attendez un peu!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est au fichier du fournisseur.

M. Garon: Pardon? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 71.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 72.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 73.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 74.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 75.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 77.

M. Garon: Les engagements 77, 78, 79 et 80 sont vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 81.

M. Garon: À l'engagement 81, j'aurais une question. Il s'agit de poteaux... Est-ce que la raison pour laquelle la soumission de Acme Signalisation Inc. n'est pas conforme... On dit qu'elle est non conforme parce qu'elle offre un produit de fabrication américaine alors que l'appel d'offres exigeait que l'acier devait être de provenance québécoise et que tout usinage, main-d'œuvre devant donner la condition de produit fini devaient se faire entièrement au Québec. Est-ce que ces normes sont encore valables depuis janvier 1989 en vertu de l'Accord de libre-échange avec les Américains?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Oui. Vous avez le droit encore d'exiger la fabrication québécoise, la main-d'œuvre québécoise et le contenu québécois. En vertu de quelles dispositions de l'Accord de libre-échange?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais laisser répondre M. Michaud parce que je ne suis pas sûr.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Michaud.

M. Michaud: Les gouvernements provinciaux ne sont pas sujets à l'Accord de libre-échange en ce qui concerne leurs achats si ce n'est certains équipements de transport en commun. De toute façon, ce n'est pas le ministère qui achète dans le transport en commun, ce sont les commissions de transport.

M. Garon: Oui, mais il y a une clause qui dit que le fédéral garantit...

M. Michaud: Certains ministères du gouvernement fédéral sont sujets à l'application du libre-échange.

M. Garon: Les dispositions de l'article 6 et de l'article 9 de l'Accord ne disent-elles pas que les provinces devront se soumettre?

M. Michaud: Peut-être à l'avenir, mais actuellement les directives qui ont été données à l'approvisionnement sont de procéder au niveau québécois, primo, et canadien quand il s'agit de contrats où le matériel peut venir d'autres sources.

M. Garon: Les directives de qui?

M. Michaud: Pardon?

M. Garon: Les directives qui viennent de qui?

M. Michaud: Du service général des achats.

M. Garon: Qui donne les directives là-dessus.

M. Michaud: Oui.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait demander au service général des achats.

M. Garon: Non, je vous demande celles que vous appliquez.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Vous avez une directive du service général des achats que vous appliquez. Je vous demande celle-là...

M. Côté (Charlesbourg): On va...

M. Garon: Celle que vous appliquez.

M. Côté (Charlesbourg): On va en faire part au service général des achats. S'il manifeste l'intérêt de l'envoyer, c'est avec plaisir qu'on va vous l'envoyer.

M. Garon: C'est une directive secrète?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas. Je veux juste la vérifier.

M. Garon: J'ai l'impression que si vous appliquez une directive au service général des achats, alors que vous allez dans les soumissions publiques, ce n'est pas une directive secrète. Elle devrait être disponible...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas dit qu'elle était secrète. Je n'ai jamais dit ça. C'est vous qui avez dit ça, une directive secrète.

M. Garon: C'est parce que vous ne voulez pas me la communiquer. Pour les soumissions publiques ou pour les soumissions sur invitation... Dans ce cas, il s'agit d'une soumission publique...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il y en a pour longtemps... Je vais vérifier. Est-ce que je peux?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. On va vérifier. Si je peux, je vais vous la donner, ce n'est pas compliqué.

M. Garon: Pourriez-vous demander d'avoir une copie pour demain matin?

M. Côté (Charlesbourg): Demain matin?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On est poigné ensemble jusqu'à 18 heures.
(14 h 45)

M. Garon: Il y a des gens avec vous qui peuvent faire un appel téléphonique. C'est très important, à ce moment-ci, pour voir si la politique d'achat préférentielle est toujours valable ou non, si le gouvernement du Québec l'applique ou non, ou si le gouvernement accepte les directives d'Ottawa ou non. Je comprends que le gouvernement du Québec n'a pas signé l'entente. Je comprends ça. Vous vous rappelez, notamment concernant ces questions, que l'Opposition avait soulevé des points à l'Assemblée nationale... Ce qu'il est important de savoir, c'est si le gouvernement du Québec dit: Je souscris à l'entente telle que signée par le gouvernement d'Ottawa, ou: Je ne me sens pas lié pour des choses qui sont sous ma juridiction. Cette question est fondamentale. Si le ministre dit: Les directives que j'ai, c'est de ne pas tenir compte de l'entente de libre-échange et de marcher exactement comme s'il n'y en avait pas dans les domaines sous ma juridiction, parce que le Québec n'est pas partie à l'entente, c'est une opinion qui se défend. Je suis assez sympathique à ça. Ce serait peut-être une façon de faire en sorte que le Québec soit partie à l'entente ou ait un mot à dire là-dedans... On avait déjà soulevé ces questions, là on voit une application concrète qui aurait des conséquences importantes. On ne peut pas jouer à la cachette bien longtemps avec ça, parce que c'est dans le domaine public.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas jouer à la cachette. Le député de Lévis va me

comprendre. Je veux juste vérifier.

M. Garon: Oui. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 81 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: On est encore dans les poteaux. Vous voyez, M y a des soumissions publiques ici. Il y aurait des poteaux qui conviendraient. Ce sont des poteaux de quatre mètres en acier. Ce sont des poteaux qui coûtent moins cher. Cela fait à peu près 17, 37 \$ le poteau.

M. Côté (Charlesbourg): C'étaient deux soumissions publiques. La précédente aussi était une soumission publique.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que vous avez dit: Vous voyez, dans ce cas-ci, c'est une soumission publique.

M. Garon: Je veux dire qu'il y a des poteaux... Ce sont des petits poteaux, je comprends qu'on ne peut pas comparer avec les poteaux laminés à 800 \$ le poteau alors qu'on a ici des poteaux à 17 \$. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 83.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 85.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 86.

M. Garon: Vous dites: De soumissions par groupes. Il s'agit d'un contrat pour l'achat de 6450 blocs d'espacement, 28 104 poteaux pour glissière de sécurité et 2305 mètres cubes de bols traité sous pression, pour les besoins des différents districts. On parle de soumission par groupes complets. Quels sont les groupes dont il est question? Est-ce qu'il y a un seul fournisseur qui a soumissionné par groupes ou si les gens ont soumissionné...

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, ce que je comprends, c'est que c'est un gars de Lévis qui l'a eu.

M. Garon: Je n'ai pas vu ça.

M. Côté (Charlesbourg): Baribeau et fils, 381 Saint-Laurent, Lévis.

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement lui qui l'a eu, on ne le sait pas. Il y en a quatre qui l'ont eu, apparemment.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, en tout cas...

M. Garon: Est-ce que chacun soumissionnait? Je pose seulement la question pour savoir comment ça fonctionnait.

M. Côté (Charlesbourg): Pour votre Information, Baribeau, à Lévis, en a eu pour 396 000 \$.

M. Garon: J'ai vu ça, sur 1 230 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pas pire, hein?

M. Garon: C'est correct, ça. Il l'aurait tout eu que je ne me serais pas plaint. Mais ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande essentiellement comment fonctionnent les soumissions par groupes. C'est une question d'information. Ce n'est pas une accusation.

M. Michaud: Les différents groupes en question étaient pour les 6450 blocs d'espacement, 28 104 poteaux pour glissière de sécurité, 2305 mètres cubes de bois traité sous pression. Il pouvait y avoir un groupe pour les 6450 blocs; l'autre groupe pour les 28 104 poteaux. D'accord?

M. Garon: C'étaient des blocs différents?

M. Côté (Charlesbourg): Ils n'étaient pas obligés de tout prendre.

M. Michaud: Ils soumissionnaient sur l'ensemble et pouvaient avoir une partie de la commande. C'est pour ça que Baribeau a eu...

M. Garon: Il a eu le bols sous pression, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Michaud: Oui. Il a eu pour 396 000 \$; Guy McCullough, de Saint-Georges de Beauce, a eu pour 226 000 \$.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86 est vérifié. J'appelle l'engagement 87.

M. Garon: Le Club social transports.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur. Le plus actif, le plus compétent, le plus dynamique de tous les ministères du gouvernement.

M. Garon: Est-ce lui qui a fait faire une petite tasse orange pour faire la promotion du ministère des Transports? La sécurité routière?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la semaine de la santé et de la sécurité au ministère des Transports.

M. Garon: Ils ont fait faire une tasse. Ils l'ont fait faire en Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas ça. Ah oui! Elle est faite en Ontario?

M. Garon: Elle est faite en Ontario, oui. Cela veut dire que la main droite ignore ce que fait la main gauche parce qu'on voyait tantôt que, quand ce sont des poteaux de fabrication américaine, ça ne va pas, mais, pour les tasses en plastique en Ontario, il n'y a pas de problème. Louise Bégin ne vous a pas parlé qu'ils font du plastique à Saint-Damien?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ce n'est pas si mauvais que ça. Quand tu regardes ça dans le domaine du bois, dans le coin de l'Abitibi, quand on va chercher le bois en Ontario pour le transformer au Québec, c'est une balance profitable; on doit aussi tenir compte de ça.

M. Garon: Vous êtes d'accord que votre groupe ait acheté les tasses en Ontario?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, je ne peux pas vous dire qu'ils ne les ont pas achetées là, ils les ont achetées là. Donc, si je vous dis qu'ils ne les ont pas achetées là, je vais vous mentir. Ils les ont achetées là. Ce serait préférable de les acheter au Québec, mais je pense que tout le monde en tire la conclusion qui s'impose.

M. Garon: Vérifié pour le club social.

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

M. Garon: Regardez bien ça, la fête. Représentant la participation du ministère à l'occasion d'une fête, ça doit être une grosse fête, 57 000 \$. Cela doit être un moyen party.

M. Côté (Charlesbourg): Non...

M. Garon: Qu'est-ce que c'est?

M. Côté (Charlesbourg):... je vais vous expliquer très simplement ce que c'est. C'est le "quart de siècle."

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qui sert au "quart de siècle" des employés du ministère des Transports. Compte tenu du fait que les années soixante ont été des années de vaches grasses en termes d'engagement de personnel au ministère jusqu'en 1964, cette année, en 1989, on fêtait les gens qui sont entrés, hommes et femmes, au ministère en 1964. Il y en avait environ 360 en 1988, 260 en 1987. Il y a eu des années de 400. Ce qu'on fait, c'est qu'on remet une montre pour le "quart de siècle"...

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'ailleurs, cette année-là, M. Michaud l'avait.

M. Garon: C'est comme les agronomes, ça ne roule pas fort.

M. Côté (Charlesbourg): On remet une montre. Avec le nombre de personnes qu'il y a, c'est bien évident que c'est un événement qui est très couru, très apprécié par les gens du ministère. Je n'en ai pas manqué une depuis que je suis là et je peux vous dire qu'on tire beaucoup de satisfaction à aller rencontrer les gens du ministère.

M. Garon: Il y a combien de personnes qui sont à la fête?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des soirées qui regroupent 1000, 1200 à 1500 personnes. Dans le cas de 1988, c'était 260.

M. Garon: Pour 57 000 \$. C'est 200 \$ par personne, un peu plus de 200 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a la montre, il y a l'organisation de la soirée aussi. Il faut y aller pour savoir ce que c'est. Ce n'est pas le lunch qui est payé à tout le monde. Le club social du ministère des Transports est un club très très actif.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va?

M. Garon: Est-ce que c'est 57 000 \$ seulement pour une soirée ou si c'est... C'est marqué: participation du ministère à l'organisation d'une fête "quart de siècle" à l'intention des employés qui atteignent 25 ans de service. C'est une grosse veillée.

M. Côté (Charlesbourg): L'argent est dépensé en relation avec la fête. La montre coûte...

M. Garon: Vous leur donnez une montre?

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

j'ai dit tantôt. On donne une montre à chaque jubilaire et, règle générale, elle coûte à peu près 100 \$ ou 125 \$. C'est administré par le club. C'est le club lui-même qui administre tout. Le ministère ne subventionne pas le club autrement. C'est un club qui est autonome et qui fait ses frais. Ce que le ministère a décidé, finalement, c'est d'avoir cette sorte d'organisation au lieu que chacun puisse fêter chacun dans son milieu et multiplier, faire 260 fêtes au lieu d'une. C'est ce que ça veut dire.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

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

M. Garon: À l'engagement 88, Navigation Madeleine inc., pourquoi a-t-il été nécessaire de lui donner 37 673 \$ de plus pour 1985-1986, alors qu'on est rendus en février 1988? C'est une subvention d'équilibre budgétaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est avant que le contrat soit changé; c'était un contrat à tarif d'équilibre. Donc, c'était pour équilibrer à la fin de l'année.

M. Garon: Mais comment se fait-il qu'on équilibre si longtemps après que l'année soit finie?

M. Côté (Charlesbourg): C'est qu'il faut attendre leur bilan. On a attendu leur bilan pour le régler. Dans ce cas, on ne payait pas tout de go comme ça, on sentait le besoin de vérifier un certain nombre de choses, ce qu'on a fait. C'est pour ça qu'on a changé l'orientation du contrat ensuite. C'est un contrat ferme et c'est fini.

M. Garon: Mais vous avez augmenté le montant pas mal.

M. Côté (Charlesbourg): On a augmenté par la suite le montant pour éviter que ce soit les gens des îles qui subissent toutes les augmentations, pour que tout le monde puisse partager les différences de coûts, à la fois la compagnie, les gens des îles et le ministère. On a augmenté parce qu'il y a eu effectivement des problèmes d'évaluation quant à la capacité du bateau qui a été acquis.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 89 est vérifié. L'engagement 90 est vérifié. L'engagement 91 est vérifié. L'engagement 92 est vérifié. L'engagement 93 est vérifié, de même que les engagements 94, 95, 96, 97 et 98.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements de février 1988 sont vérifiés.

Mars

J'appelle les engagements de mars 1988. L'engagement 66?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 68.

M. Garon: L'engagement 68. Quand vous achetez du chlorure de calcium en sac d'une tonne, sur quelle base négociez-vous ces contrats? Comparez-vous au prix payé en Ontario ou ailleurs pour fixer le prix, étant donné qu'il n'y a de soumissions d'aucune façon?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, vous vous appellerez qu'on a tenté d'implanter un compétiteur. On n'a que partiellement réussi, et c'est temporairement remis en question. Dans ce cas cl...

M. Garon: Le compétiteur coûtait plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): Macamic et Amos, on est devant une situation d'un fournisseur unique de calcium, que l'introduction du ligno-sulfonate avait permis d'amener à la raison sur le plan des coûts, à tout le moins pour ces années-là. Pour 1989, on va se retrouver dans une situation monopolistique. J'ai compris par vos interventions que ce n'est pas ce que vous souhaitiez, mais c'est quand même le résultat de vos interventions. (15 heures)

M. Garon: Ça vous revient à 361 \$ la tonne, si je comprends bien. Si je divise 25 975 \$ par 72 tonnes, cela fait 361 \$ la tonne. Les lignos, c'est pas mal plus cher que ça. Là, c'est épandu ou bien simplement le matériau?

M. Côté (Charlesbourg): C'est seulement l'achat.

M. Garon: Seulement l'achat.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le chlorure de calcium en sacs d'une tonne, mais pas en vrac, le prix de 361 tonnes, c'est pour l'achat du matériau, du calcium.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le prix livré.

M. Garon: Livré où?

M. Côté (Charlesbourg): À Macamic ou à Amos.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Dans ce cas-ci, pourriez-vous nous dire, à l'engagement 68, où c'était livré?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous avez dit Macamic ou Amos, mais est-ce que c'est ça?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez duquel?

M. Garon: De l'engagement 68.

M. Côté (Charlesbourg): C'est quel engagement?

La Présidente (Mme Bélanger): On est revenus à l'engagement 68.

M. Côté (Charlesbourg): 24 tonnes à Amos et 48 tonnes à Macamic.

M. Garon: Combien de tonnes à Amos?

M. Côté (Charlesbourg): 24 à Amos et 48 à Macamic.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72?

M. Garon: C'est toujours la pellicule réfléchissante?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est toujours 3M Canada qui est le meilleur dans le grade 1, haute intensité?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je vais vous dire une chose, la question est toujours bonne, **mais** c'est la même réponse parce que, forcément, on est dans la même période.

M. Garon: C'est parce que vous ne faites pas de soumission tel grade, telle spécification ou l'équivalent. Habituellement, c'est ce qu'on fait dans les soumissions, telle chose ou l'équivalent. Là, n'y en a qu'un: contrat négocié, 100 000 pieds carrés. Cela veut dire 3,88 \$ le pied carré. C'est parce que vous estimez que les autres ne sont pas assez bons.

M. Côté (Charlesbourg): M. Beaupré avait fait allusion, **lors** de sa brillante comparution, au fait qu'on avait poursuivi la compagnie japonaise...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...et qu'elle avait reconnu ses torts. Elle était prête à la remplacer. C'est donc qu'il faut faire attention et ne pas aller à l'aventure.

M. Garon: Si elle était prête à la remplacer, est-ce qu'elle était prête à la remplacer par de la pellicule réfléchissante de bonne qualité ou par une autre qui n'était pas bonne?

M. Côté (Charlesbourg): L'important pour elle, c'était de tenter de refaire de la pellicule qui permettrait de refaire son nom. Alors, je ne sais pas où cela en est. Je n'ai pas eu le suivi là-dessus.

M. Garon: Il peut arriver que ce soit une mauvaise brassée ou une mauvaise production. Il y a des automobiles qui sont rappelées parfois par des manufacturiers parce qu'elles ont des défauts, telle série, tel numéro. Si elle voulait la remplacer, est-ce parce qu'elle la remplaçait par du bon matériel? Si elle acceptait de la remplacer par du bon matériel, c'est donc qu'elle était capable d'en faire du bon. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne trouve pas ça très réfléchissant.

M. Garon: C'est vrai. Si elle accepte de la remplacer, j'imagine que c'est parce qu'elle ne veut pas faire perdre son nom à jamais. C'est parce qu'elle veut montrer qu'elle est capable d'en faire du bon.

M. Côté (Charlesbourg): Elle veut tenter de récupérer son nom.

M. Garon: Mais là, vous n'avez pas accepté.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas où

cela en est. Ce n'est pas un dossier qui est finalisé, semble-t-il. En tout cas, dans l'appel téléphonique d'une heure que je vais avoir avec M. Beaupré pour tenter d'avoir réponse à vos questions, on va tenter d'avoir des Informations sur ce sujet.

M. Garon: M. Beaupré n'est pas là. Est-il en vacances?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que je ne pouvais pas mobiliser le ministère au complet pour répondre à vos questions malgré le fait que je trouve très pertinente votre curiosité.

M. Garon: Oui. Quand ce sont des offres publiques, des devis spécifiques et tout ça, habituellement, c'est une question de savoir si le travail est opportun ou non. Quand ce sont des contrats négociés, c'est tout le processus qui est en cause. Ce n'est pas la même chose. Si vous dites qu'il n'y a qu'un manufacturier, que voulez-vous! Mais quand il y en a plusieurs et qu'on dit qu'il y en a sept ou huit qui ne sont pas assez bons, et qu'on n'en prend qu'un, je me dis: Batêche, dans le monde moderne dans lequel on vit, on n'est pas le seul État qui vérifie les produits des entreprises. Si les autres les trouvent assez bons pour que la compagnie fonctionne, comment se fait-il qu'il n'y ait que nous qui trouvions que les sept autres ne sont pas bons? Cela fait curieux quand même.

Je pose des questions, je n'affirme rien, mais votre démonstration n'est pas concluante. Je ne dis pas que vous n'avez pas d'autres arguments, mais ça ne me semble pas concluant encore, dans les réponses que vous avez fournies concernant le choix systématique qu'on fait de 3M Canada inc.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne me souviens pas de tout, lorsque M. Beaupré est venu. Il a quand même répondu pendant un certain temps. Il me semblait que ses réponses n'étaient pas pires. Si ce n'était pas "diable", vous ne l'avez pas dit cette fois-là.

M. Garon: Non. Vous aviez dit, à ce moment-là, dans l'après-midi, avant que M. Beaupré vienne, que vous en preniez un parce qu'il y en avait deux. L'un n'était pas bon et vous preniez l'autre. Nous autres, l'information qu'on avait, c'est qu'il y en avait plus que ça. On pensait qu'il y en avait huit. M. Beaupré a confirmé qu'il y en avait huit.

La question que je me pose, c'est: Comment ces compagnies peuvent-elles fonctionner en Amérique du Nord, alors que vous semiez dire que ces compagnies ont des produits qui ne sont pas très bons, qu'il coulent, qui ont toutes sortes de défauts? Je me dis qu'en Amérique du Nord on n'est sûrement pas le seul gouvernement qui fait des tests sur les pellicules d'affichage pour les pancartes.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas dit que les huit n'étaient pas bons. Je vous ai donné l'exemple d'un seul.

M. Garon: Il coulait.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il coulait.

M. Garon: Il coulait.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a occasionné bien des problèmes à la Régie de l'assurance automobile qui a été obligée de remplacer des vignettes.

M. Garon: Ah! C'étaient les vignettes sur les automobiles?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce n'est pas de ça qu'on parle ici.

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

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas le même produit.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est la même compagnie.

Une voix: Il s'en vient.

M. Garon: Est-ce qu'il s'en vient?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On va l'avoir au téléphone.

M. Garon: On aura l'occasion d'y revenir, il y en a d'autres là-dessus. Vérifié, pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72 est vérifié. L'engagement 73?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: C'est un autre contrat négocié. On parle de 1 750 000 kilogrammes de microbilles de verre en sacs de 25 kilogrammes, pour être incorporé à la peinture de signalisation jaune et blanche posée sur les routes de la province. Est-ce que c'est la seule compagnie, Les industries Potters Ltée, de Laprairie, qui fabrique ces microbilles de verre?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a seulement un qui fait ça. De toute façon, on s'en était déjà parlé, parce qu'on a fait des engagements financiers avant et c'étaient les mêmes questions. Alors, c'est la même réponse.

M. Garon: Il n'y a que lui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour fixer le prix, vous vous fiez sur quoi? Comparez-vous avec ce qu'ils paient ailleurs ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même prix qu'en 1967, dans ce cas.

M. Garon: Quand vous négociez un produit comme ça qui est fabriqué par un seul manufacturier au Québec, est-ce que vous comparez avec les achats d'ailleurs?

M. Côté (Charlesbourg): Quoi?

M. Garon: Vérifiez-vous les prix payés ailleurs ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Le problème, c'est qu'on est obligés de répondre pour le service général des achats. Comme il n'existe qu'un seul manufacturier de microbilles de verre, Les Industries Potters ltée, en vertu de l'article 8.3 du décret 2400-84 et après consultation et recommandation de la commission permanente interministérielle des achats, nous avons négocié avec celui-ci. Le prix obtenu est le même qu'en 1987. Cela a l'air que vous aviez bien fait ça en 1984 et a continué dans votre veine.

M. Garon: Oui, mais ça peut changer. Ça peut changer. Il peut y avoir des compétiteurs. Il peut y avoir...

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Non. Quand je vois 1984, je me dis que cela a été bien fait. Alors, pourquoi défaire ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 75 est vérifié. J'appelle l'engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 83?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 84?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 85?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 88 et 89?

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous arrêtez sur Saint-Romuald?

M. Garon: Bien oui, je regarde ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Est-ce la première fois qu'ils obtenaient des contrats du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Gauthier, Guillemette? Je ne pourrais vous dire.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne pourrais pas vous dire. S'est-il plaint qu'il n'en avait pas souvent?

M. Garon: Oui. Il s'est déjà plaint qu'il n'en avait pas assez. Justement!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que ça ne fait pas longtemps que cette firme-là existe.

M. Garon: Pardon? Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qu'on me dit.

M. Garon: Qui était au comité de sélection?

M. Côté (Charlesbourg): M. Francoeur, directeur des structures, M. Richard, du service des ouvrages d'art, et M. Tremblay, chef de la division de l'entretien.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait plusieurs firmes en cause? Vous dites...

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait...

M. Garon: Ce n'est pas marqué. Il n'y a rien de marqué. C'est marqué... Habituellement...

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait cinq firmes.

M. Garon:... ils donnent les autres noms.

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait Sogeco, les Consultants L. N., Piette Audy Bertrand Lemieux et Ass. Inc., Gauthier Guillemette consultants Inc. et Labbé et Louis Dion Inc.

M. Garon: Est-ce que c'était le premier contrat qu'ils avaient du ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas. On me dit que c'est une firme relativement jeune. J'ai l'impression que oui.

M. Garon: Sur quels critères vous basez-vous, à ce moment-là, quand c'est une nouvelle firme par rapport à d'autres comme Sogeco ou Piette?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas. C'est-à-dire que c'est la même grille qui s'applique sur le plan de l'expérience des chargés de projet, l'expérience de la firme.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 88 est vérifié.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 93?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 95?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 96?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Une fois analysée l'étude qui a été faite par Roche, Deluc sur les rives du Saint-Laurent, l'infrastructure routière entre les rives, à quoi en êtes-vous arrivés au point de vue des entrées ou des sorties de chaque côté? Parce que quand on regarde l'étude - je ne sais pas si c'était compris dans le mandat - on sent que cette partie-là concernant les entrées ou les sorties est beaucoup plus faible. Par exemple, quand on regarde du côté de Sainte-Foy, quand les gens arrivent à Sainte-Foy, ils arrivent sur une lumière à Lavigerie alors qu'à Montréal, quand c'était comme ça à la sortie du pont Jacques-Cartier, tout bloquait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'étude complémentaire qui a été donnée pour voir les effets sur le boulevard Laurier jusqu'au croisement de du Vallon. Donc, ça inclut cette section-là.
(15 h 15)

M. Garon: L'étude complémentaire, ce n'est pas celle-là?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est venu par après. Est-ce qu'elle est finie celle-là, elle est publique?

M. Côté (Charlesbourg): Elle est en cours. Les résultats seront connus au début de l'automne.

M. Garon: Est-ce qu'on a fait une étude de circulation concernant les gens qui ont à passer sur le pont de Québec, le vieux pont, pour aller vers la partie ouest, Saint-Nicolas, plutôt que de passer par l'autoroute 20 et qui n'auraient pas affaire là s'ils pouvaient passer directement du boulevard de la Rive-Sud vers le boulevard du Pont, à Saint-Nicolas, s'il y avait un pont sur la rivière Chaudière?

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire un nouveau pont sur la rivière Chaudière?

M. Garon: Il y a de plus en plus de monde des deux côtés. Actuellement, il y a beaucoup de gens qui prennent des routes qu'ils n'auraient pas besoin de prendre parce qu'ils ne vont pas au pont de Québec. Ils circulent d'est en ouest et ils doivent prendre les routes qui mènent aux ponts, engorgeant des ponts, alors qu'ils n'ont pas à aller là. En observant la circulation depuis un certain temps, cela m'a frappé de voir à quel point toutes les routes qui ont à aller au-dessus de la rivière Chaudière sont des routes, si j'enlève l'autoroute 20, qui mènent au pont de Québec. Il y a beaucoup de gens qui se retrouvent dans la direction du pont de Québec et qui n'ont pas nécessairement affaire à aller là. Si la circulation qui va au pont de Québec c'était seulement ceux qui ont à aller au pont de Québec et que ceux qui circulent d'est en ouest n'avaient pas à prendre ce bout-là, il me semble qu'il y aurait un certain trafic qui ne passerait pas par là. Là, on parle de plus en plus de trafic. C'est...

M. Côté (Charlesbourg): Selon le premier coup d'œil des gens du ministère, c'est tout de même un trafic marginal parce qu'on parle de Saint-Nicolas.

M. Garon: Saint-Nicolas, Bernières et Saint-Rédempteur. Aujourd'hui, la route du Pont... Ces municipalités-là sont collées les unes sur les autres. Bernières, Saint-Nicolas et Saint-Rédempteur sont collées, Il n'y a pas une grande

distance entre les trois municipalités.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que votre intérêt pour ce coin-là est à court terme ou à long terme?

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi. Je vais d'ailleurs vous envoyer une lettre ces jours-ci. Il y a une école qui se bâtit actuellement où il y aura 800 élèves. Il y aura de la circulation d'autobus. Ce n'est pas une route large. Tout le monde constatait... Par exemple, j'ai rencontré des gens sur la route et j'ai été frappé de voir à quel point il y avait du trafic; en 1990, il y aura en plus des gens qui vont aller à cette école. C'est 800 enfants dans une école secondaire. Plusieurs iront à bicyclette, et c'est une route très achalandée, beaucoup plus qu'elle ne l'était il y a très peu d'années. Ce secteur-là a maintenant une circulation très forte parce qu'il y a beaucoup de gens qui emploient cette route et qui ne l'employaient pas antérieurement. C'est la continuation de la route 116, en réalité. Il y a une circulation vraiment surprenante.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du mandat qui avait été confié, cela n'a pas été analysé de manière très spécifique. Il s'agirait de voir. Effectivement, la venue d'une école secondaire dans ce coin-là avec 800 élèves, c'est tout de même un trafic additionnel. Il s'agirait de voir avec le ministère s'il y a de nouvelles conditions qui font qu'on devrait à nouveau regarder ce qui se passe. Mais selon les avis préliminaires du ministère, lorsqu'il s'agit de Saint-Nicolas, c'est quand même un trafic qui ne nécessiterait pas nécessairement la construction d'un nouveau pont dans le cas de la rivière Chaudière.

M. Garon: Je demandais si on avait analysé le trafic qui, au fond, passe par le pont de Québec, en dessous du viaduc, mais qui, en réalité, veut aller d'est en ouest. Il ne veut pas nécessairement aller au pont de Québec, mais pour aller à l'est ou à l'ouest, selon qu'on vienne d'un côté ou de l'autre, il est obligé de passer par là; il ne serait pas obligé de passer par là, désengorgeant à ce moment-là la sortie ou l'accès du pont de Québec. Je parle du vieux pont.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez m'écrire?

M. Garon: Oui, j'ai écrit un mot là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait.

M. Garon: Deuxièmement, si vous remarquez aux entrées du pont Pierre-Laporte... Je passais là ce matin. Je suis venu près d'arriver en retard à la commission parce que je passais là-

dessus. Le pont de Québec était bouché parce qu'apparemment il y avait quelqu'un qui voulait se tirer en bas du pont de Québec. Ils ont fermé le pont de Québec pour lui parler dans l'Intervalle. Ce qui est frappant, c'est qu'une fois rendu sur le pont Pierre-Laporte ça va... Avant d'arriver, il y a cinq embranchements qui arrivent dans trois. Le pont a été fait alors qu'il n'y avait pas l'autoroute de la Beauce, il n'y avait pas ceci, il n'y avait pas cela. Finalement...

M. Côté (Charlesbourg): L'analyse de Roche, Deluc nous dit que, dans la mesure où on fait du sens unique avec le pont de Québec, on va régler une bonne partie des problèmes d'accès du pont Pierre-Laporte.

M. Garon: Est-ce qu'on a étudié la possibilité de faire comme sur le pont Jacques-Cartier? Les heures où le pont Pierre-Laporte, est utilisé ne sont pas les mêmes heures dans un sens ou dans un l'autre. Avoir quatre voies dans un sens, deux dans l'autre le matin et le soir en avoir quatre dans un sens et deux dans l'autre sur le pont Pierre-Laporte, est-ce que ça a été analysé? Est-ce que c'est possible ou non? Si on regarde le pont Jacques-Cartier - Je connais ça depuis des années - ça a été un changement considérable, quand on a changé les sorties... Quand on arrivait à Montréal par le pont Jacques-Cartier, on arrivait sur les lumières rouges ou des lumières vertes - selon qu'on prenait les bonnes ou non - ça bloquait et ça refoulait. Il y a eu des changements pour tourner directement pour aller prendre Dorchester ou Notre-Dame ou pour aller *prendre* Sherbrooke, sans avoir de lumières avant d'avoir fait un bon bout. Cela a désengorgé considérablement la circulation, ensuite le pont est devenu... Si ma mémoire est bonne, il y a cinq voies, trois dans un sens, au moment où les gens rentrent plus à Montréal, et l'inverse quand les gens sortent plus de Montréal. Est-ce qu'on a étudié la possibilité d'avoir sur le pont Pierre-Laporte... Évidemment, ça suppose des réaménagements importants, dans le sens de jouer avec lumières rouges ou vertes... Le nombre d'allées, il y en a trois d'un côté, trois de l'autre...

M. Côté (Charlesbourg): Ça a été examiné et ça n'a pas été retenu. C'était une des solutions...

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'était un peu plus dangereux pour la sécurité publique. Ce qui a été retenu comme proposition, c'est davantage de mettre le pont de Québec à sens unique, ça réglerait une bonne partie des problèmes.

M. Garon: Le pont de Québec à sens unique, sans réaménager les sorties...

M. Côté (Charlesbourg): Elles vont être réaménagées.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Elles vont être réaménagées. Des montants d'argent ont été prévus pour le réaménagement des échangeurs pour assurer une meilleure fluidité. Cela a effectivement été prévu. Lorsqu'on a présenté ces hypothèses à la presse, les gens de Roche et Deluc ont fait des présentations des aménagements à faire. Il y en a pour une quinzaine de millions et ça peut même aller jusqu'à 24 000 000 \$.

M. Garon: L'autre étude complémentaire n'est pas terminée?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est pour l'automne.

M. Garon: Pour l'automne? Le début ou la fin de l'automne? Le début étant le 21 septembre et la fin le 21 décembre.

M. Côté (Charlesbourg): Le début de l'automne.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 97, vérifié. L'engagement 98?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 99?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 100 et 101?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 102 et 103?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 104 et 105?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 106 et 107?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 108 et 109?

M. Garon: Engagement 110, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 111 et 112?

M. Garon: Engagements 113 et 114, vérifié. Engagements 115, 116, 117, 118, 119, vérifié.

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

M. Garon: Engagements 120, 121, 122, 123, vérifié. Engagements 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 135?

M. Garon: J'ai une couple de questions. Est-ce que la soumission la plus basse à 54 447 \$ - non conforme parce qu'on dit qu'elle n'a pas fourni de caution, etc., et qu'elle ne retourne pas les caractéristiques dûment complétées - est reliée à la compagnie qui a eu le contrat, qui a soumissionné à 97 313 \$, UAP, division poids lourds, Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ça fait curieux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas curieux. Ce que je comprends, c'est qu'il y a deux soumissions qui se tiennent et une qui ne se tient pas. Il y en a une qui est à 97 000 \$, l'autre à 120 000 \$ et une à 54 000 \$ qui n'est pas vraiment là. Ce n'est pas compliqué.

M. Garon: C'est une filiale de la même compagnie. Pourquoi ont-ils soumissionné? Je ne comprends pas l'astuce.

M. Côté (Charlesbourg): À ce que je comprends, ils auraient été mieux de ne pas soumissionner. La note que vous avez... Quand on ne peut pas vérifier la conformité parce que les documents ne sont pas là, on ne peut pas aller plus loin. On me dit que UAP, cela pourrait être des franchises.

M. Garon: Si ce sont des franchises, ce serait plus compréhensible. Dans le fond, c'est le même nom mais des propriétaires différents. Êtes-vous sûr? Vous dites: On me dit.

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier.

M. Garon: Avez-vous les adresses des deux compagnies?

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas. UAP Inc., division poids lourds, 2105 Haig, Montréal. C'est celui qui a été retenu. On n'a pas l'autre. On en a au moins une. On doit être

capable de vérifier l'autre adresse.

M. Garon: Êtes-vous capable de m'envoyer l'autre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 135 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 136.

M. Garon: Les engagements 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157 et 158 sont vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 159.

M. Garon: Vraiment, c'est le plus gros dépassement que j'aie jamais vu. C'est un supplément qui double le prix de la soumission, 1 341 200 \$, "pour porter le coût des honoraires à 2 666 200 \$ - cela double le coût des honoraires - pour effectuer la préparation des plans et devis et estimations préliminaires et définitifs, et la surveillance des travaux de construction d'un tronçon de 17 kilomètres de la route 138, de trois kilomètres à l'ouest de la Grande Rivière Piashtl, jusqu'à un kilomètre à l'est de la rivière Watshishou, comté de Duplessis."

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez les réponses?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, ce qu'il est très important de dire, c'est que cela fait partie d'une série de contrats signés la veille ou quelques jours après les élections de 1985.

M. Garon: Donnez-moi la date précise, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Si vous embarquez là-dedans, dites-moi donc la date précise.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous la donner, entre le 26 novembre et le 6 décembre 1985.

M. Garon: Le contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les contrats sont signés par les

fonctionnaires.

M. Côté (Charlesbourg): La lettre est signée par Henri LeMay.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et quand l'autorisation du gouvernement avait-elle été donnée au Conseil du trésor?

M. Côté (Charlesbourg): On vous donnera ça, si vous en voulez.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez l'avoir. Il y en a pour quelques millions d'honoraires, comme par hasard. J'ai trouvé ça tout à fait extraordinaire.

M. Garon: C'est entre quelle ville et quelle ville, Grande Rivière Piashti et la rivière Watshishou?

M. Côté (Charlesbourg): Les villes sont rares dans ce coin-là.

M. Garon: Mais c'est dans quel bout?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la route 138, entre Natashquan et Havre-Saint-Pierre. C'est un de ces bouts-là. D'accord?

M. Garon: Bon.

M. Côté (Charlesbourg): Les estimations préliminaires de 1985 étaient pour la préparation des plans et devis, 425 000 \$; la surveillance des travaux, 900 000 \$; ce qui faisait 1 325 000 \$. Le coût des travaux de ce tronçon était estimé à l'époque à 7 650 000 \$. Les plans et devis terminés, c'est passé de 425 000 \$ à 699 200 \$ et les travaux de 7 650 000 \$ à 13 342 000 \$.

(15 h 30)

M. Garon: C'est du roc ou de la glaise?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que le problème, c'est qu'on a signé une entente, là comme ailleurs, sans savoir où on allait. Ce n'est pas compliqué. Cela devait être 50 000 000 \$, cela va en coûter environ 100 000 000 \$ pour la simple et bonne raison qu'on n'avait pas fait de sondage de sol à l'époque pour signer l'entente. Je l'ai toujours dit. Deux premiers ministres se sont rencontrés et ont dit: On va faire notre contribution à l'histoire. On relie Havre-Saint-Pierre à Natashquan. J'ai dit: On va la faire. Même si l'argent pourrait aller ailleurs facilement de manière plus utile, on va la faire. Quand cela a été signé, il n'y avait pas de relevé. Le

ministère a été obligé de suivre en arrière parce que les décideurs politiques avaient décidé que ça se ferait. Eux n'étaient pas prêts parce qu'ils n'avaient pas les analyses de sol pour être capables de dire: Il y a du gravier là, il n'y en a pas là. C'est telle sorte de sol qu'il y a là, c'est telle sorte de marécage qu'il y a là. Finalement, on est allés un peu dans le néant. Pardon?

M. Garon: Non, c'est correct.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça qui est arrivé. Donc, c'est d'abord que les hommes politiques ont décidé de la faire. On se comprend bien. Ce n'était pas...

M. Garon: Ce sont les hommes politiques qui prennent les décisions.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ça. Comme vous voyez, Us ne les prennent pas toujours éclairées.

M. Garon: Je pense que, pour la Côte-Nord, c'est une bonne décision.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, mais je dois dire que c'est de l'argent. Quand on parle d'au-delà de 100 000 000 \$ pour faire ces travaux, c'est de l'argent. On est partis à l'aveuglette et on a été obligés de travailler. Quand tu arrives sur le terrain pour travailler, tu t'aperçois que...

M. Garon: Dans le terrain en question...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Sur la Côte-Nord, au fond, il y a deux matériaux qui causent des surprises. Habituellement, soit que c'est la glaise qui peut glisser s'il y a trop d'eau dedans - il y a souvent des glissements de terrains dans cette région et c'est dangereux - ou bien c'est du roc. Dans cette région, qu'est-ce qui a amené des coûts...

M. Côté (Charlesbourg): Le principal problème de ce milieu, c'est de trouver du gravier...

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg):... des bancs de gravier. Ce n'est pas pour rien qu'on fait des tronçons au centre qui ne sont reliés à rien au moment où on se parle parce que ça va donner accès à des bancs de gravier pour être capables de faire les autres bouts. Alors, c'est dans ce sens que cela a été travaillé, mais pour ça, tu ne le savais pas à l'époque et c'est pour ça que cela a été une estimation faite au pif, au meilleur de la connaissance des fonctionnaires du ministère à l'époque. Avec ces dépassements, inévitablement,

blement, les firmes professionnelles ont des augmentations très substantielles.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 160?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 162, 163, 164, 165?

M. Garon: Attendez un peu. À l'engagement 162, pourquoi y a-t-il une augmentation pour un... Est-ce que c'était un appel d'offres sur soumission ou un contrat négocié pour... On dit: Le coût des travaux de reconstruction de quais et d'installation d'un système d'éclairage aux stations Beaurepaire et Baie d'Urfé, sur la ligne de train de banlieue de Montréal-Rigaud...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... dans les municipalités de Beaconsfield et Baie d'Urfé, comté de Nelligan. Il y a un supplément de 31 790 \$. Normalement, les devis ont dû être bien faits. Comment se fait-il qu'il y a un supplément plutôt que... Est-ce que c'est un contrat négocié ou une soumission publique?

M. Côté (Charlesbourg): Publique et c'est une réclamation.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, quand on est dans ces travaux - c'est un contrat donné en 1983 - là-dedans comme dans d'autres choses, on a beaucoup de surprises. Cela a été le constat dans le cas de la réfection des gares, toute une série d'équipements sur la ligne Montréal-Rigaud et on aura la même chose sur Deux-Montagnes, des surprises. Quand tu ouvres, tu as tout un paquet de surprises; il y a des travaux que tu dois faire inévitablement et que tu n'avais pas prévu de faire. On a exactement la même chose dans le cas du béton sur la 220 au moment où on se parle. Tu as beau avoir fait toutes les analyses que tu veux, quand tu arrives et que tu défales, tu es obligé d'en défaire plus pour en refaire. Tu as toujours des surprises.

M. Garon: Mais dans ce cas-ci, l'engagement 162, quelle est la raison?

M. Côté (Charlesbourg): Quelle est la raison de la réclamation? Il y avait une réclamation de

200 000 \$ et on a payé 31 000 \$.

M. Garon: Mais pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Frais généraux, travaux exécutés en hiver et les Intérêts.

M. Garon: Les Intérêts de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où vous donnez justice à une réclamation et que cela a pris deux ou trois ans, c'est l'intérêt sur la... C'est ce qui forme le montant de 31 000 \$.

M. Garon: Ce sont des travaux faits en hiver. Devaient-ils être faits en été ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend d'une série de choses. Si le ministère a commandé des travaux additionnels sur place, forcément cela allonge la période. C'est le genre de...

M. Garon: Mais vous ne dites pas que c'est ça. Si cela avait été des travaux additionnels, cela aurait été des coûts additionnels pour des travaux additionnels, mais là vous dites que ce sont des frais généraux, des travaux faits en hiver et des intérêts. Alors, ce ne sont pas des frais additionnels pour des travaux additionnels.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, ce qu'on me dit ici, c'est qu'à la suite de l'exécution du contrat l'entrepreneur a présenté le 16 avril une réclamation au montant de 200 000 \$, concernant: premièrement, des frais généraux; deuxièmement, des travaux exécutés en hiver; troisièmement, des intérêts. Bon, ce sont les trois points pour lesquels il réclame. On n'a pas dit 200 000 \$; le ministère a négocié et a dit 31 790, 70 \$. Cela ne veut pas dire qu'il a payé des intérêts ou qu'il a payé des travaux d'hiver. Règle générale, il y a des points sur lesquels ils se sont entendus, et il l'a proposé à l'entrepreneur qui l'a accepté.

M. Garon: Mais ici à quoi se rapportent les 31 790, 70 \$? Il y en a qui ont refusé et d'autres qui ont accepté. Alors qu'ont-ils accepté?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Qu'ont-ils accepté pour 31 790, 70 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas, je ne l'ai pas ici, mais je pourrais vous le sortir, ventiler les 31 000 \$, ce sur quoi on a donné raison.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 162 est-il vérifié?

M. Garon: L'engagement 162, selon les réponses du ministre, à quoi se rapportent les 31 790 \$. C'est la même chose pour l'engagement

163. Mais c'est plus des travaux de terrassement. Je comprends, des fois...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même genre de réponse que donnait M. Michaud dans d'autres cas, sur le plan des montants additionnels.

M. Garon: Il a fallu plus de voyages de camion.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, du gravier additionnel ou des choses comme ça, 51 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 163 est-il vérifié?

M. Garon: L'engagement 164.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 164.

M. Garon: A l'engagement 164, c'est la même compagnie qui revient souvent, la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver Ltée, qui veut encore des montants additionnels. Encore des quais, installation d'un système d'éclairage aux stations Pine Beach, Valois et Vaudreuil.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat signé en 1983.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Contrat signé en 1983. À la suite de l'exécution du contrat, l'entrepreneur a présenté le 16 avril 1986 une réclamation au montant de 319 000 \$.

M. Garon: Mais par soumissions publiques.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Après analyse de cette réclamation par le service des réclamations de contrats du ministère, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 41 917 \$. Je n'ai pas le détail de ce qui a été reconnu. Alors, on peut faire la même chose que dans l'autre cas et vous le fournir.

M. Garon: Oui. Pour quel montant précisément, pas ce qui est réclamé, mais ce qu'on a accepté. Ici, j'ai 28 758 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Michaud.

M. Michaud: Disons que dans la présente demande le montant de 28 858, 61 \$ est le montant supplémentaire demandé sous les autorisations déjà accordées, alors que le montant de 41 000 \$ est le règlement de la réclamation sur un montant de 319 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): On vous fournira le détail des 41 000 \$.

M. Garon: Vous pouvez parler de la réclamation si vous voulez, mais aussi de ce qu'on a accepté.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ça. On va arriver avec le détail, si c'est telle ou telle chose.

M. Garon: Quand les gens font des soumissions publiques, normalement, ils s'engagent à réaliser les travaux à ce coût, qu'ils fassent de l'argent ou qu'ils en mangent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Dans certains cas, ils en font, mais, dans certains cas, ils en mangent.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une chose, règle générale, ce qu'on entend des entrepreneurs, c'est que le service du ministère, pour ce qui est des réclamations, est un service radin. Ce n'est pas compliqué.

M. Garon: Oui, mais celui qui négocie dit toujours ça. Il ne dira pas que c'est un service généreux.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je peux vous dire une chose, si vous regardez ça... D'ailleurs, une des principales plaintes, c'est qu'on dit souvent que le ministère est juge et partie. C'est lui qui donne les travaux et c'est lui qui juge par la suite. C'est une des plaintes qu'on a souvent des entrepreneurs.

M. Garon: C'est lui qui paye, aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Aussi.

M. Garon: Cela compte beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, de toute façon, c'est pour cela qu'il y a une sécurité à cet égard sur le plan de la négociation. Elle est probablement bien plus serrée et j'ai nettement l'impression qu'elle est très à l'avantage du ministère.

M. Garon: Dans des cas, c'est compréhensible. J'en ai eu l'expérience au ministère de l'Agriculture avec les cours d'eau. Les gens creusaient, arrivaient dans le roc alors qu'on avait prévu que ce serait de la terre. C'est évident que ce n'est pas le même coût de creusage, mais on n'a pas fait des sondages tous les cinq pieds. Quand il s'agit de travaux comme ça, je comprends ça, mais quand il s'agit d'autres genres d'affaires qui ont l'air... Par exemple, l'installation d'un système d'éclairage, je me dis que ça c'est vraiment une soumission. Je ne vois pas en quoi, quand on fait un système d'éclairage, reconstruction de quais...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une chose, dans les cas précis de rénovation des gares sur la ligne Montréal-Rigaud, des gares qui ont été érigées dans les années 1900, 1910, 1920, il y a de belles surprises au moment où tu ouvres ça pour être capable de faire ce que tu as à faire. Il n'y a pas un professionnel **qui** est capable de prévoir exactement ce que tu vas être obligé de faire, et bien souvent ce sont des ajouts. Finalement, il faut que tu fasses vite. Alors, tu fais vite et tu réclames après. Tu règles tes problèmes après. Mais dans ce cas c'est très évident, ce sont des prix qui ont évolué en termes d'évaluation des coûts.

M. Garon: Ils ont fait leurs travaux en quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): En 1983.

M. Garon: La réclamation a été produite quand?

M. Côté (Charlesbourg): En 1986. C'est un contrat de 1983 qui a pu être réalisé en 1984, j'imagine.

M. Garon: Cela a pris deux ans pour s'apercevoir que cela avait coûté plus cher?

M. Côté (Charlesbourg): Voyez-vous, le CT est du 29-08-83 et c'est un contrat qui a été terminé en 1985, donc **1986**, le temps de ramasser les affaires et de faire la réclamation. De toute façon, peu importe le délai, **si** c'est dû, c'est dû.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 164 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 165?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 167?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 168?

M. Garon: De quoi s'agit-il à l'engagement 168? Le coût des travaux de réfection du drai-

nage (égout pluvial) sur l'autoroute 40, dans la municipalité de Beauport, par la compagnie Pavage Citadelle inc. Est-ce que c'était à la suite d'un appel d'offres, là aussi?

M. Côté (Charlesbourg): J'Imagine que oui, c'est dans la région de Québec. Cela doit être un appel d'offres.

M. Garon: Pourquoi cela a-t-il coûté 38 000 \$ de plus, pour porter le contrat à 191 000 \$, pour un égout pluvial, travaux de réfection du drainage? Ce sont de drôles d'affaires.

M. Côté (Charlesbourg): Le principal point d'augmentation, dans ce cas-ci, c'est l'excavation de deuxième classe, pour 42 000 \$. C'est là qu'est ... Pour des travaux non prévus.

M. Garon: Des travaux non prévus.

M. Côté (Charlesbourg): C'était en soumissions publiques et, dans ce cas, ce sont des travaux non prévus.

M. Garon: De quelle nature?

M. Côté (Charlesbourg): L'excavation de deuxième classe: on a été obligés d'excaver davantage que ce qui avait été évalué au départ.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 169?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 170?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 171?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 172?

M. Garon: Les engagements 172, 173 et 174 sont **vérifiés**.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 175?

M. Garon: À l'engagement 175, j'aimerais demander à quel pourcentage vous avez payé.

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 175, à quel pourcentage...

M. Garon: Est-ce que c'est à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier. Cela me paraît être un contrat de 100 %, la route 112. Cela devrait, normalement, être 100 % parce que c'était des travaux d'assainissement des eaux aussi. On va vérifier mate, de prime abord, c'est le genre de travaux à 100 %. Comme c'est la route 112 - c'est notre route - Je me souviens que c'était concernant les travaux d'assainissement des eaux.
(15 h 45)

M. Garon: Allez-vous nous le dire dans quelques minutes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 176 est vérifié. Même question pour l'engagement 177, le pourcentage.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous revenir avec les deux protocoles tantôt.

La Présidents (Mme Bélanger): Les engagements de mars 1988 sont vérifiés.

Avril

Nous passons aux engagements d'avril 1988. L'engagement 49?

M. Garon: À l'engagement 49, j'aimerais savoir qui était au comité de sélection.

M. Côté (Charlesbourg): M. Daniel Waltz, Jean-Pierre Tremblay, directeur régional de la région 7 à Hull, et Daniel Hargreaves, chef des études gouvernementales pour l'ouest du Québec.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Attendez un peu, je vais en vérifier plusieurs d'un seul coup. Les engagements 50 à 57 exclusivement sont vérifiés.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 58?

M. Garon: À l'engagement 57, il n'y a pas une entreprise au Québec pour effectuer ces travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon, l'engagement 57?

M. Garon: On Indique ici...

La Présidente (Mme Bélanger): Il semble y avoir une erreur. Ici, on retombe à l'engagement 49, après.

M. Garon: J'aimerais revenir à l'engagement 50. Je m'étais trompé de mois dans mes notes.

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

M. Garon: On dit: "Contrat de services pour effectuer une étude de cadrage environnemental et une étude d'impact pour un tronçon de douze kilomètres de l'autoroute 50, dans les municipalités de Pontiac et Aylmer, comté de Pontiac. Groupe conseil Entraco inc., Montréal." J'aimerais savoir si le gouvernement a modifié ses échéanciers concernant le prolongement de l'autoroute 50 entre Masson et Lachute.

M. Côté (Charlesbourg): Si le gouvernement a modifié ses échéanciers?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il va les modifier dans la mesure où le gouvernement fédéral va dire oui.

M. Garon: Vous avez dit que vous pouviez embarquer sans le fédéral, au moment de l'élection complémentaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est vrai. Je n'ai jamais dit le contraire de ça. J'ai toujours dit ça. Quand je suis allé à Masson, quand Je suis allé à Buckingham, quand Je suis allé à Hull, J'ai toujours eu le même discours. Je ne parle pas...

M. Garon: Si le fédéral n'embarque pas, vous le faites quand même.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on va le faire à un rythme beaucoup plus lent qu'on le ferait si le fédéral était là. C'est exactement ce que j'ai dit.

M. Garon: Vous avez déjà parlé de l'échéancier avec le fédéral, mais l'échéancier sans le fédéral, vous ne l'avez jamais mentionné.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne l'ai pas mentionné, parce que ça va être bien plus long.

M. Garon: Cela veut dire quoi? Plus long, ça peut vouloir dire...

La Présidente (Mme Bélanger): Dix ans.

M. Garon: Dix ans, vingt ans, trente ans; ça peut vouloir dire n'importe quoi.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut vouloir dire n'importe quoi. Cela peut vouloir dire selon les possibilités financières du gouvernement. C'est tout. C'est ça. Cela signifiait qu'on allait de l'avant sur le plan de la préparation des plans

et devis, et qu'à partir du moment où il y avait de l'argent on faisait des bouts et, si le fédéral mettait de l'argent, on en faisait d'autres bouts.

M. Garon: Est-ce que c'est ça que vous essayez de faire en laissant entendre que vous pourriez ne pas vous représenter, ou avoir de meilleurs budgets pour vous inciter à vous représenter?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une affaire, ça ne pèse pas. Ils me donneraient 100 000 000 \$ demain matin, ce n'est pas ça qui va faire une différence si je me représente ou pas. Cela fait longtemps que j'ai compris que ce n'est pas ce genre de situation. Tu ne te mets pas dans des situations pour faire chanter du monde. La politique, c'est bien plus sérieux que ça, en tout cas, dans mon livre à moi.

M. Garon: Cela ne joue pas?

M. Côté (Charlesbourg): Ou tout. J'en connais d'autres en politique qui ont fait ça.

M. Garon: Je ne sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Oui. J'en connais d'autres, sous votre gouvernement et sous d'autres gouvernements. Il y a des maîtres chanteurs comme ça, mais je ne suis pas de cette gang.

M. Garon: Est-ce que vous êtes d'accord avec la déclaration récente de Benoît Bouchard quant au prolongement de cette autoroute?

M. Côté (Charlesbourg): Il a dit quoi là?

M. Garon: Quand il s'est prononcé par rapport à cette autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): Il a dit quoi? Sur le plan verbal, Us sont très forts, mais pour signer des lettres ça hésite toujours un peu!

M. Garon: Il dit qu'il vous envoie des ententes et vous niez les avoir reçues.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas sur l'autoroute 50, je n'ai pas eu de nouvelles de cela.

M. Garon: Non, pas sur l'autoroute 50. Je ne dis pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de la 13?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne m'a jamais envoyé d'ententes. Cela fait partie du langage fédéral, mentir pour s'en sortir n'importe quand.

M. Garon: Vous vous rappelez, quand on vous disait cela, à quel point vous nous accusiez.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous vous rappelez, quand on disait cela, vous nous accusiez de tous les noms.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas nécessairement, parce que, fondamentalement, vous autres quand vous disiez cela, c'est parce que vous aviez d'autres visées; c'était plus hypocrite un peu.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Par cela, vous tentiez de détruire le Canada pour tenter de faire un petit pays avec le Québec. Là, c'est bien différent.

M. Garon: On n'a pas besoin de vouloir détruire le Canada, il est capable de se détruire tout seul, vous savez.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. De toute façon, vous avez toujours été égal à vous-même. Vous avez toujours été indépendantiste, ce n'est pas le cas de toute votre gang. Vous restez une petite gang parce que vous êtes des indépendantistes, mais, pour ce qui est du reste, ils se sauvent un peu. Une chose est certaine, je ne peux pas vous blâmer de ne pas toujours avoir été dans cette orientation. Évidemment, quand tu négocies avec cela derrière la tête avec le fédéral, Il est clair qu'on peut vous accuser d'un certain nombre de choses.

Dans mon cas, je suis un fédéraliste, je vais le rester, bleu ou rouge, je vais rester fédéraliste. On est dans une situation où il faut effectivement négocier des choses avec le fédéral. Je suis celui qui a été très patient jusqu'à maintenant. Sur la 13, sur la 50 et sur la 20, ils ont un groupe d'oiseaux qui se promènent dans le décor et qui vont dire à tout le monde qu'ils sont prêts à signer, qu'ils sont prêts à mettre sur la table 247 000 000 \$ pour le renouvellement de l'EDER 1990-1995, alors qu'il y avait 1 200 000 000 \$ la dernière fois, et ils vont dire à tout le monde qu'ils sont prêts à embarquer dans toutes les routes pourvu que le Québec donne ses priorités. Les priorités du Québec sont déjà rendues à Ottawa, à Benoît Bouchard, depuis le mois d'août 1988, dans une lettre que je peux déposer n'importe quand. Lui, il n'est pas capable de déposer les lettres dont il parle. Mais, moi je suis capable de déposer les lettres dont je parle. En tout cas, sur la 13, sur la route du nord, sur les priorités du gouvernement du Québec quand, à l'époque, c'était la 30, la 20 et la 50, c'était cela les priorités du gouvernement du Québec...

M. Garon: Votre offre de déposer votre lettre du mois d'août 1968, Je l'accepte.

M. Côté (Charlesbourg): Ah n'importe quand! Demain.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous en déposer un maudit paquet à part cela, pas mal plus que vous pensez, même des lettres que vous ne demanderez pas. Je vais vous les déposer.

M. Garon: Je ne sais pas... Je ne suis pas au courant de votre courrier.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous déposer celle du 24 février 1988 quand Monique Vézlina m'a écrit dans une lettre avant même qu'on fasse la conférence de presse sur la 13 que, s'il y avait des dépassements au-delà du 78 000 000 \$, elle s'engageait à aller chercher 50 % des coûts de dépassement de l'autoroute. Comme par hasard, j'ai oublié d'en parler quand il est allé faire son petit spectacle dans les Laurentides. Quand on a des problèmes internes, qu'on a de la difficulté à régler nos budgets sur le plan fédéral et gérer notre boîte, on gueule fort en dehors pour être capable de taire les clameurs intérieures. De toute façon, vous devez le connaître un peu. Vous étiez parents proches en 1980.

M. Garon: Avec qui? Je ne le connaissais pas.

Une voix: Voyons donc!

M. Garon: Je ne connaissais pas Benoît Bouchard.

La Présidente (Mme Bélanger): A l'ordre.

M. Garon: Non, non Lucien, il y a eu l'université, mais il faisait partie de ceux qui disaient qu'ils étaient Indépendantistes de coeur mais qui pourraient l'être encore bien plus et personne ne le savait.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 50 est-il vérifié?

M. Garon: Non, non, l'autoroute 50. Le ministre a un échéancier si le fédéral contribue, mais si le fédéral ne contribue pas il est prêt à marcher mais il ne sait pas sur quelle période de temps?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Cela peut être n'importe quoi. Cela peut être 15 ans, 20 ans, 50 ans. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

50 est vérifié. J'appelle l'engagement 51. L'engagement 52? Vous aviez été Jusqu'à l'engagement 57, M. le député?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous aviez été jusqu'à l'engagement 57.

M. Garon: Oui, oui. Alors, on va continuer. L'engagement 58.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 58?

M. Garon: Les engagements 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 sont vérifiés.

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

M. Garon: Ici, vous avez: "Contrat pour l'Impression de 632 930 cartes routières du Québec 1988". Est-ce que les cartes routières sont distribuées gratuitement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y a donc aucun revenu sur ces cartes. C'est distribué comment?

M. Côté (Charlesbourg): Par le ministère des Communications.

Une voix: Du Tourisme.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère du Tourisme.

La Présidente (Mme Bélanger): Tourisme, Communications, Éducation.

M. Garon: Est-ce que les gens peuvent les demander pour les redistribuer?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'impression qu'il doit y avoir une règle assez... Comme vous le voyez sur les documents qui vous sont donnés, Communications, Tourisme, Éducation et Transports se partagent la facture. Chacun en prend pour son éducation! Le plus gros ministère est celui du Tourisme, pour 179 000 \$ sur 227 000 \$. Ce sont les règles qui priment au niveau du tourisme.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Je vais aller jusqu'à l'engagement 91.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 92.

M. Garon: Vous dites: "Subvention à la Société des traversiers du Québec représentant la première tranche de la subvention de fonctionnement pour l'année 1988-1989". il y a combien de tranches?

M. Côté (Charlesbourg): La dernière se règle après l'exercice budgétaire.

M. Garon: Il n'y a que deux tranches.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, une pour être capable de fonctionner, la deuxième à la fin de l'année financière pour pouvoir équilibrer l'ensemble.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: J'irais à l'engagement 95. Est-ce qu'il s'agit de travaux pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'impression que c'est ça. C'est ça, oui.

M. Garon: Est-ce que le fédéral participe au financement de ces travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est entièrement assumé par la province de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 96, 97, 98?

M. Garon: L'engagement 96 est vérifié. Aux engagements 97 et 98, j'aimerais savoir dans quel pourcentage le gouvernement contribue aux travaux. Est-ce qu'il s'agit de 100 % des travaux, 50 % ou 75 %? À l'engagement 97, remboursement à la municipalité de Matane...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Matane, c'est la totalité par le ministère, étant donné que c'est un feu de circulation au croisement de routes nous appartenant...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg):... selon ma mémoire.

M. Garon: Et à Chandler?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Pabok, c'est 100 %, étant sur la route 132. (16 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements d'avril sont vérifiés.

Mai

J'appelle ses engagements de mai. L'engagement 52?

L'engagement 52, M. le député de Lévis.

M. Garon: L'engagement 52, ce sont des appels de candidatures. Vérifié. J'aimerais savoir qui constituait le comité de sélection.

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

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Roland Pronovost, *chef* du district de Napierville, Paul Béland, directeur adjoint de l'entretien de la région 6-2, et M. Waltz, du service de l'environnement.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Même question pour l'engagement 53.

M. Côté (Charlesbourg): M. Jean-Luc Simard, directeur de la planification, M. Francoeur, directeur des structures, et M. Robert Schiettekatte, directeur adjoint de la région 6-2.

M. Garon: D'accord. Les engagements 54, 55 et 56 sont vérifiés. À l'engagement 57, est-ce qu'il y a d'autres compagnies qui peuvent fournir des services d'entretien des moteurs Viper 521 en usage sur un HS-125 du service aérien gouvernemental plutôt que de prendre Rolls-Royce, de Bristol, Angleterre?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est le seul et c'est ça depuis de nombreuses années. Il restait un moteur en réserve et il ne reste plus de moteur en réserve. Donc, ce qu'il faut...

M. Garon: Ah non?

M. Côté (Charlesbourg):... c'est sortir le moteur et le faire réparer avec tout ce que ça comporte. Donc, c'est vous dire l'âge du jet à M. Lesage.

M. Garon: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être que...

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention de le **garder** ou si vous avez l'intention de... Quelles sont vos intentions par rapport au Jet de M. Lesage?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai des intentions que j'ai confiées au Conseil du trésor et j'attends qu'il me convoque pour le convaincre de mes intentions.

M. Garon: Est-ce que c'est un secret ou si vous pouvez nous en parler?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un secret.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous avez peur que ça sorte avant les élections ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Après avoir eu le jet à Lesage, est-ce que vous avez peur qu'il y ait le jet à Côté?

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela ne m'énerve pas du tout. Le gouvernement du Québec a fait ce qu'il y avait à faire, même dans les moments difficiles, en faisant en sorte d'acheter un Challenger pour desservir les régions éloignées sur le plan du service ambulancier. On n'a pas eu peur de le faire. Je pense que c'est un service qui est rendu à la communauté. Cela a coûté 30 000 000 \$, mais c'est 30 000 000 \$ très bien placés parce qu'on ne pourrait pas bâtir des hôpitaux bien spécialisés dans les régions par rapport aux services qui sont rendus par le Challenger.

M. Garon: À l'époque, il y avait deux jets.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il y avait un jet ambulancier. Parlez-vous du jet ambulancier?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je vous parle de jet... Valentine-Lupien, cela a été acheté par Pierre Marc Johnson qui est allé en Abitibi et qui s'est rendu compte que c'était une nécessité. Vous avez acheté à l'époque Valentine-Lupien, qui était en réserve, grâce à Pierre Marc Johnson qui a réussi à convaincre Parizeau, votre chef.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'est appelé Valentine-Lupien parce que Valentine Lupien, c'est une infirmière qui venait de l'Abitibi. Ce n'est pas ce qui était recommandé à l'époque, mais, à tout le moins, cela a rendu service.

M. Garon: Souhaitez-vous que le frère de Pierre Marc Johnson comprenne aussi bien votre mémoire au Conseil du trésor?

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, je n'ai pas d'inquiétude sur le niveau de compréhension du frère de Pierre Marc Johnson. Règle générale, il a les deux pieds pas mal plus sur terre. Vous êtes à même d'en témoigner.

M. Garon: J'espère qu'il est meilleur dans les jets que dans les fréquences.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes à même d'en témoigner parce que vous-même vous vous êtes battu contre son frère dans les congrès de leadership.

M. Garon: J'espère qu'il est meilleur...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut croire que vous aviez trouvé à l'époque...

M. Garon:... dans les avions que dans les bateaux.

M. Côté (Charlesbourg):... que vous aviez les deux pieds pas mal plus sur terre que lui pour l'affronter dans les congrès de leadership.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Poulin: Quand on s'aperçoit du poids des gens, il y en a qui ne s'envolent pas!

M. Garon: Pardon? Dans l'époque où on vit, il faut avoir les pieds à terre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Poulin: Vous avez raison. On suit votre image.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, j'ai une proposition assez détaillée sur le plan du service aérien. Je vous rappelle qu'il s'est fait quand même des choses extraordinaires: remotorisation des CL-215 qui a été décidée, service ambulancier avec un Challenger, un Bell-222 comme hélicoptère qui est entré et qui peut faire aussi du dépannage sur le plan de l'évacuation médicale, la rénovation d'un F-27 qui s'est faite et le deuxième est en cours, il sera livré au cours de l'automne, ce qui fait que la flotte du service aérien aura subi une mutation assez importante et qu'il nous restera à régler la flotte d'hélicoptères.

M. Garon: Je suis bien conscient des besoins que vous mentionnez pour les malades. J'étais un de ceux qui utilisaient le plus l'avion, pas parce que je voulais faire des tours d'avion, j'avais l'imagination pour faire autre chose pour

occuper mes loisirs. Étant au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour tout le territoire, je ne sais combien de fois Je me suis retrouvé sur la Côte-Nord à différents endroits pour aller chercher des malades, alors que je devais prendre l'avion de Gaspé ou de Blanc-Sablon pour revenir et qu'on faisait un détour pour aller chercher des malades. Cela arrivait régulièrement.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, ce qui est assez étonnant, c'est que, règle générale, année après année, on évacuait environ 600 personnes par année avec Valentine-Lupien. On est à la première année d'opération du Challenger, et on va possiblement atteindre 800 évacuations médicales avec le Challenger, ce qui prouve exactement ce qu'on avait dit à l'époque: plus de rapidité, meilleur rendement. A partir du moment où le Challenger quitte la piste de Québec pour aller à Sept-Îles, 38 minutes plus tard il est à Sept-Îles et il peut évacuer un malade assez rapidement. On a même réussi au cours de l'année - et c'est tout à l'honneur du service aérien - à évacuer cinq personnes en même temps d'endroits différents, puisque le Challenger est équipé pour ça. Il est allé à Val-d'Or, puis à Baie-Comeau, à Sept-Îles et a ramassé tout son monde, sans que personne soit en danger, et les a ramenées. C'est tout à fait exceptionnel, il y a eu un accouchement dans le Challenger au cours de l'année. On a même réussi à accoucher quelqu'un, alors on peut tout faire à bord du Challenger, équipé comme il l'est.

M. Garon: Est-ce que c'est un médecin qui a fait l'accouchement?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toujours un médecin à bord de l'avion, assisté par des infirmières.

Une voix: En espérant que ce ne soit pas le pilote, parce que l'avion aurait...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas des protocoles de Fleurimont et de Gatineau qu'on avait laissés en suspens tantôt, dans les deux cas, c'est 100 %.

M. Garon: Dans l'engagement suivant...

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 58?

M. Garon: Oui, ce serait pour les engagements 8706, 8707 et 8717, les tonnes métriques de chlorure de sodium, les Mines Séléine inc. Est-ce que c'est, dans chacun des cas, livraison au même endroit ou à des endroits différents?

M. Côté (Charlesbourg): Pouvez-vous reprendre les numéros?

M. Garon: Les engagements 8706, 8707 et

8717, c'est à la même page, la page 12.

M. Côté (Charlesbourg): À Papineau et à Angers, dans le cas de l'engagement 8706.

M. Garon: C'est Papineau?

M. Côté (Charlesbourg): 502 tonnes à Papineau et 327 tonnes à Angers. Et ensuite, qu'est-ce que c'était?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8717.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 8717?

M. Garon: Non, l'engagement 8707.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 8707 et 8717.

M. Garon: L'engagement 8707.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 8707: à Papineauville 750 tonnes, à Angers 758 tonnes et à Val-des-Bois 223 tonnes.

M. Garon: Quel Val-des-Bois, dans le haut de l'Abitibi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, Val-des-Bois dans Papineau.

M. Garon: Ah non, c'est Val-Paradis.

M. Côté (Charlesbourg): Val-des-Bois dans Papineau.

M. Garon: Val-des-Bois dans Papineau.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'engagement 8717. Ce n'est pas le même prix à la tonne, j'imagine, c'est livré.

M. Côté (Charlesbourg): C'est livré. Papineauville, 1701 tonnes, Angers 607 et Val-des-Bois 665 tonnes.

M. Garon: Comment est-ce livré? Par bateau, jusque où, comment cela fonctionne-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, c'était livré à Montréal et transporté par camion par la suite. C'est le problème que vous aviez soulevé à un moment donné où il y en avait eu de transporté par l'Ontario, par un port d'Ontario, dans le comté de Pontiac; c'est à peu près le même principe. Dans ce cas-ci, c'est par Montréal, parce qu'on a fait les changements qui s'imposaient à l'époque, par camion, jusqu'à Papineau, Angers et Val-des-Bois.

M. Garon: Pour chacun des cas actuellement

ou s'i y a encore des livraisons en Ontario, et transporté par camion de...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas. Il n'y a plus de livraison en Ontario. C'est transporté par camion. On a accepté de payer plus cher mais pour ce soit au profit des transporteurs québécois.

M. Garon: Depuis quelle période?

M. Côté (Charlesbourg): C'est réglé depuis que vous avez soulevé le cas ici en compagnie de mon collègue de Pontiac, M. Middlemiss.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 58 est-il vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59?

M. Garon: Vérifié. Les engagements 59, 60, 61... Attendez un peu, je vais tourner les pages et je vais vous dire jusqu'où. Jusqu'à l'engagement 79 exclusivement.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 80.

M. Garon: Non, l'engagement 79.

Une voix: C'est inclusivement.

La Présidente (Mme Bélanger): Inclusivement.

M. Garon: Exclusivement.

La Présidente (Mme Bélanger): Exclusivement, je m'excuse.

M. Garon: Aux engagements 79 et 81, vous avez Fondex ltée, Fondex, Hull; Fondex, Mont-Laurier. Est-ce que ce sont des firmes localisées à des endroits différents ou bien avec une boîte postale à un endroit? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des mandats, comme vous le voyez. Dans le cas de l'engagement 79, c'est un mandat de moins de 50 000 \$, de 41 700 \$.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors que, dans le cas de l'engagement 81, c'est un mandat de 29 700 \$.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une référence par Rosalie.

M. Garon: Est-ce que Fondex...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un bureau à Mont-Laurier et 1 y a un bureau à Hull.

M. Garon: Un bureau, cela veut dire quoi? Est-ce que c'est un bureau avec du monde dedans ou si c'est une boîte postale?

M. Côté (Charlesbourg): Avant les modifications que M. Rocheleau a apportées à Rosalie, cela pouvait être un numéro de téléphone. Depuis les modifications, cela prend du monde.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Alors, je vais passer à...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 79 est vérifié. L'engagement 80?

M. Garon:... l'engagement 96.

La Présidente (Mme Bélanger): Exclusivement ou Inclusivement?

M. Garon: Exclusivement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 96.

M. Garon: J'aimerais savoir...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... comment ça fonctionne actuellement les photos. Dans le domaine des photos aériennes, est-ce que c'est encore un peu sous la supervision du ministère de l'Énergie et des Ressources? Il y a beaucoup de gens qui font des photos aériennes.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a huit firmes.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a huit firmes au Québec, à moins qu'il s'en soit ajouté d'autres, qui font de la photographie aérienne. Il y en a huit.

M. Garon: Bon. Vous en avez appelé trois plutôt que de faire un appel d'offres public, pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que c'est un contrat en bas de... Est-ce que j'ai compris

61 000 \$, ici?

M. Garon: Ce que Je ne comprends pas, c'est que c'était choisi par un comité de sélection alors que, normalement... Je ne comprends pas trop. C'est un contrat pour effectuer la prise de photos aériennes verticales, etc. Ce n'est pas une soumission publique, c'est sur invitation avec sélection par un comité. Je ne comprends pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est de la photographie aérienne verticale. Donc, il peut y avoir plus d'une utilité. Cela peut servir au ministère de l'Énergie et des Ressources, pas seulement au ministère des Transports.

M. Garon: Cela peut servir aussi à la Commission de protection du territoire agricole?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans ce cas-ci, le maître d'oeuvre de ces choix, c'est le ministère de l'Énergie et des Ressources; et le ministère des Transports délègue une personne au jury. C'est ce qui est arrivé. Donc, c'est la référence par Rosalie, mais c'est le ministère de l'Énergie et des Ressources qui est le maître d'oeuvre de la sélection de la firme dans le cas des photographies aériennes verticales.
(16 h 15)

M. Garon: Pourquoi font-ils la sélection de la firme plutôt que d'aller en appels d'offres? Si les firmes sont qualifiées, qu'elles ont les appareils pour faire les bonnes photos, pourquoi après cela... Les photos, il s'agit qu'elles soient bonnes. Pourquoi est-ce le comité de sélection qui choisit plutôt qu'un appel d'offres et celui qui offre le meilleur prix peut...

M. Côté (Charlesbourg): Les services techniques du ministère ne disposent pas des effectifs suffisants pour exécuter ces travaux. Une demande, conformément à la directive no 5-78, a été faite au ministère de l'Énergie et des Ressources qui a fourni trois noms de firmes spécialisées dans le domaine. C'est l'indication que j'ai. C'est conforme à la directive de 1978.

M. Garon: Oui, mais je ne comprends pas plus. Plus cela va, plus on prend des photos aériennes. Il y a des éditorialistes du **Devoir** qui pensent que, lorsqu'on a fait les premières zones agricoles, on faisait cela au crayon à peu près, mais toutes les photos aériennes du temps étaient très précises, aussi précises qu'aujourd'hui. Mais plus les années vont, plus on prend des photos. Le territoire est photographié de a à z pour pouvoir travailler dans certains secteurs. Le ministère de l'Énergie et des Ressources en prend, je vois que le ministère en prend mais pour photographier les 115 sites de gravière et de carrière. Je ne sais pas pourquoi. La Commission de protection du territoire agricole doit avoir ces photos-là aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème majeur qu'on a au gouvernement, c'est une portée un peu plus générale...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On n'avait pas jusqu'à maintenant de volonté politique d'avoir un plan bien intégré de géomatique. Comme président du COMPADR, j'ai piloté l'idée d'avoir un plan intégré sur le plan de la géomatique. C'est un mémoire qui a été accepté au mois de novembre dernier par le Conseil des ministres. Sont impliqués dans le dossier, le ministère de l'Énergie et des Ressources, le ministère des Transports et le ministère des Communications, où on est à mettre en branle toute l'implantation de la géomatique, ce qui va nécessiter des sommes assez importantes mais qui va mettre un peu d'ordre dans toutes ces histoires de photographies aériennes, de repérage sur le territoire et qui va être extrêmement utile sur le plan de l'aménagement. Donc, cela a été piloté par nous. C'est en cours. Le ministère siège au comité de mise en oeuvre de la géomatique. Normalement, on devrait finir par régler un certain nombre de ces problèmes-là. Il y a des économies appréciables à faire pour le gouvernement avec un plan comme celui-là.

M. Garon: C'est parce qu'ils ne peuvent pas photographier tous les jours. Dans l'air, il y a des journées où c'est possible, il y a des journées où ce n'est pas possible. S'il y a un degré d'humidité trop élevé dans l'air... Je me suis rendu compte de cela l'été dernier, quand j'étais aux États-Unis. On disait qu'on pouvait voir une montagne, des journées où il n'y avait pas d'humidité, à 250 kilomètres. Je n'en revenais pas. Des journées où il y avait plus d'humidité, on pouvait la voir à 90 kilomètres. Ici, on ne voit pas à 90 kilomètres parce qu'il y a toujours plus d'humidité que cela, mais c'est évident qu'un plan systématique c'est une bonne chose. Il y a sûrement des coûts considérables à éviter là-dedans s'il y a une approche plus globale pour l'ensemble du gouvernement. Ici, comme c'est un appel d'offres sur soumissions, votre plan n'était pas encore accepté à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est cela. Le plan a été proposé au Conseil des ministres en novembre 1988.

M. Garon: Qui était au comité de sélection?

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait Dominique Bruger, M. Blouin, du ministère des Transports, Raynald Cyr et Réjean Asselin. Ce sont des gens du ministère de l'Énergie et des Ressources et, dans un cas, M. Blouin, du ministère des Transports.

M. Garon: Pouvez-vous... J'ai manqué les

deux première?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans le cas des deux premiers, c'est M. Dominique Bruger?

M. Garon: Bruger?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: B-r-u-g-e-r?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Dans le cas du ministère des Transports, c'était M. Blouin et il y avait M. Raynald Cyr et Réjean Asselin, du ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. Garon: M. Bruger était de quel ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Du ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. Garon: Mais pourquoi voulez-vous photographier des carrières, les 115 sites de gravière et de carrière?

M. Côté (Charlesbourg): Pour faire des inventaires. C'est pour mesurer les inventaires des bancs de gravier.

M. Garon: Les inventaires, ça veut dire quoi? Vous n'êtes pas capables avec...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui reste.

M. Garon: Êtes-vous capables de voir ça par une photo?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Une photo verticale, semble-t-il, c'est merveilleux.

M. Garon: Vous êtes capables de voir la grosseur du trou, mais êtes-vous capable de savoir combien il reste de gravier autour?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On est capable de l'évaluer. Cela fait une bonne évaluation.

M. Garon: La profondeur, comment faites-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Par sondage.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 96 est vérifié?

M. Garon: Est-ce que ce sont des photos au laser?

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas des photos qui résisteraient longtemps.

M. Garon: Vous photographiez le périmètre,

après ça, vous faites des sondages qui vous...

M. Côté (Charlesbourg): Donnent l'épaisseur du banc.

M. Garon: Une fois que l'inventaire du site est fait, vous voulez voir la partie du site qui a été utilisée. Est-ce que c'est ça? Je comprends. D'accord. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98?

M. Garon: Les engagements 98 et 99 sont vérifiés. Ma question concerne les engagements 100 et 101. Pourquoi y a-t-il deux soumissions sur invitation pour des contrats qui sont séparés, en tout cas, qui ont l'air séparé? On dit, à l'engagement 100: "24 flèches de signalisation neuves", et à l'engagement 101: "50 flèches de signalisation neuves." Si on avait fait une seule soumission de 74 flèches de signalisation neuves, peut-être qu'on aurait eu un meilleur prix. Quel était le but de subdiviser le contrat en deux? Est-ce que c'est le même devis pour les flèches?

Voyez-vous, pour une commande de 50, le prix moyen est de 1197 \$, alors que, pour 24, le prix moyen est de 1233 \$. Pourquoi ne pas avoir demandé 74 flèches, à ce moment? Il me semble que ça aurait contribué à réduire le coût.

M. Côté (Charlesbourg): On va devoir prendre des Informations. On va en discuter. On ne voit pas de raisons apparentes, on va tenter de...

M. Garon: Si on divise la soumission 100 sur invitation, 29 597, 42 \$ par 24 flèches, cela nous donne 1233 \$ la flèche. L'autre soumission, la même firme, pour 50 flèches, c'est 59 841 \$, ce qui donne un prix unitaire de 1197 \$. Si on en avait demandé 74, peut-être qu'on aurait payé 1150 \$, 1160 \$.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire les vérifications. À moins qu'il y ait des raisons assez exceptionnelles, ça semble tomber sous le sens. On va vérifier si on peut avoir des informations additionnelles.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 100 et 101 sont vérifiés, sous réserve des réponses du ministre.

M. Garon: On pourra faire ça au début de la séance demain matin.

M. Côté (Charlesbourg): Si on peut. À l'heure qu'il est là... On va essayer.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 102?

M. Garon: Engagements 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131. J'arrête à l'engagement 131. Savez-vous la provenance du nom de l'entreprise Construction Gamlicon?

M. Côté (Charlesbourg): Val-des-Monts.

M. Garon: Vous ne la connaissez pas? Vérifié.

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

M. Garon: Engagements 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146. On arrête à 146.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 146?

M. Garon: Oui. On dit qu'on n'a pas accepté le plus bas soumissionnaire dans ce cas, à 1 197 825 \$, parce qu'il ne détenait pas à l'ouverture des soumissions la sous-catégorie appropriée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Il manquait une licence. Il n'avait pas sa licence pour un pont - il y avait un pont - de la Régie des entreprises en construction du Québec.

M. Garon: Est-ce qu'il devait... Il n'avait pas la licence pour faire le pont lui-même?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il n'aurait pas pu le faire faire à sous-traitant?

M. Côté (Charlesbourg): Il aurait fallu que ce soit Indiqué à l'intérieur de la soumission qu'il y avait un sous-traitant.

M. Garon: Dans un cas comme ça, quand on dit que ce n'est pas conforme, est-ce qu'il y a un avis du contentieux pour dire que ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces genres de cas, on va au contentieux pour avoir les avis.

M. Garon: Est-ce que ça veut dire que quand quelqu'un soumissionne, s'il fait faire des parties du contrat par sous-traitant, dans chaque cas il doit Indiquer toutes les catégories de sous-contractants avec leurs licences? Ça voudrait dire au fond que, si celui qui soumissionne n'a pas lui-même une sous-catégorie appropriée de la licence de la RECQ, il faut qu'il indique chaque sous-traitant avec le numéro de licence du sous-traitant pour la partie qu'il va fabriquer dans son contrat. Ça m'apparaît exorbitant.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que c'est l'entrepreneur qui signe le contrat. Le gouvernement ne signe pas de contrat avec le sous-traitant. Il signe un contrat avec l'entrepreneur qui lui-même est responsable de l'oeuvre qu'il livre. Le bon de garantie est donné à l'entrepreneur général dans ce cas-ci. (16 h 30)

Dans ce cas-ci, comme me l'explique M. Michaud, habituellement, les sous-traitants sont analysés à partir du moment où les soumissions sont ouvertes et l'analyse se fait avec le premier soumissionnaire le plus bas, conforme, non conforme, le deuxième et ainsi de suite. C'est après ça que ça se fait. Dans ce cas-ci, si je comprends bien, il n'avait pas de sous-traitant et il n'avait pas les permis qu'il fallait pour la construction du pont.

M. Garon: Ça veut dire que dans une soumission normale, au ministère, l'entrepreneur général doit avoir lui-même tous les permis sur la soumission ou, s'il ne les a pas, indiquer pour toutes les parties de la soumission pour laquelle il n'a pas les permis le sous-traitant qui va faire cette partie avec le numéro de permis du sous-traitant. Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que l'entrepreneur général doit avoir tous les permis.

M. Garon: il faut que l'entrepreneur général ait tous les permis.

M. Côté (Charlesbourg): Les gens du ministère qui sont habitués à traiter ce genre de choses confirment que l'entrepreneur général doit avoir tous les permis et qu'à partir du moment où il est retenu il peut déclarer des sous-traitants qui, eux-mêmes, doivent avoir des permis pour réaliser des oeuvres. Forcément, le permis, pour lui, est nécessaire s'il veut superviser la partie de l'oeuvre qui est concernée.

M. Garon: Dans tous les cas, l'entrepreneur général doit détenir tous les permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 146 est vérifié. Les engagements 147, 148 et 149?

M. Garon: Non, l'engagement 149.

La Présidente (Mme Bélanger): Subventions.

M. Garon: On parle ici d'une "subvention à l'Association des routes et transports du Canada représentant la participation du ministère à la réalisation de la première phase d'une étude sur l'éventuel établissement d'une politique routière nationale". Qu'est-ce que c'est une politique routière nationale? Montant de 39 620 \$, pour aider M. Bouchard à faire son plan de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on a tenté de faire, c'est d'amener le fédéral à prendre une part des responsabilités sur l'entretien d'un réseau qui serait déclaré un réseau national à l'intérieur duquel il y en aurait pour toutes les provinces. Il y aurait des routes de toutes les provinces.

M. Garon: Qu'est-ce que ça comprendrait? Des routes...

M. Côté (Charlesbourg): Des routes de toutes les provinces. Ce serait un réseau national.

M. Garon: Un réseau national, mais quelle catégorie de routes?

M. Côté (Charlesbourg): Des autoroutes ou des routes principales. À Halifax, à la fin de septembre 1988, on s'est entendu sur ce que pourrait être le réseau national et chacun des ministres des provinces a pris l'engagement de convaincre son premier ministre pour faire en sorte qu'à Ottawa on puisse discuter à une conférence des premiers ministres d'un réseau national des transports auquel le gouvernement fédéral pourrait participer quant au financement du retapage du réseau dans tout le Canada. C'était l'objectif à l'époque. C'est toujours cet objectif.

M. Garon: Le fédéral a plutôt comme but d'avoir des routes d'est en ouest. Dans le cadre du libre-échange, ce ne serait pas d'améliorer nos routes nord-sud?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Le fédéral, habituellement, travaille sur des routes est-ouest; jusqu'à maintenant, cela a surtout été les routes est-ouest. Est-ce que nous, du Québec, notre Intérêt n'est pas davantage dans des liaisons nord-sud? Dans le cadre du libre-échange, tout ce qui est route sert en grande partie pour le transport non pas local, mais pour le transport de marchandises dans le commerce, avec des routes qui demandent

une structure vigoureuse. Qui va avoir la compétence, la propriété de ces routes, de ce réseau?

M. Côté (Charlesbourg): Les provinces. C'est Québec, dans le cas du Québec. Mais le fédéral accepterait de participer sur le plan financier, selon un certain pourcentage des coûts engendrés par la réparation.

M. Garon: Il ne paierait pas seulement pour la construction, mais pour la réparation?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Est-ce que c'est nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): On les oriente dans ce sens. Effectivement, c'est nouveau.

M. Garon: Vous n'avez pas l'impression que, historiquement, le fédéral en met plus dans les autres provinces qu'il n'en met au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas évident. J'ai expédié au député de Lévis les statistiques qu'il demandait au cours des dernières années.

M. Garon: Cela ne m'a pas frappé qu'il nous payait beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Non, dans ces années-là, il en a mis un peu plus dans les provinces maritimes; mais, lorsqu'on regarde les autres provinces du Canada, elles ne sont pas mieux traitées qu'on l'est.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 149?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Le supplément est important dans ce cas aussi. Il s'agit d'un engagement de 1 769 000 \$, pour porter le montant total payé en honoraires à 3 469 000 \$, c'est-à-dire plus du double, "pour effectuer des études préparatoires complémentaires, la préparation des plans, devis, estimations préliminaires et définitifs et la surveillance des travaux de construction sur une section de 25, 7 kilomètres de l'autoroute 5, entre les municipalités de Lascelles et Tenega, dans le comté de Gatineau".

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez savoir quoi?

M. Garon: Je veux savoir si les études sont faites et comment il se fait que le supplément soit si fort?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un mandat qui a été donné en 1972. Comme par hasard, en 1976, c'est mort. C'est tombé mort dans ce coin-là sur le plan des routes. C'est mort en 1977, c'est resté mort pendant huit ou neuf ans, comme par hasard. Quand on est arrivé au pouvoir, on a donné un petit coup pour que toutes les régions au Québec puissent avoir leur part de temps en temps, pour être équitable. On a réactivé les mandats qui avaient été donnés, sur le plan de ces routes; aujourd'hui, on est en pleine phase expansionniste, sur le plan des travaux routiers, dans ces régions, avec des coûts augmentés parce que, quand tu es huit ou neuf ans à ne rien faire, tu te retrouves dans des situations où les coûts sont augmentés d'une manière très sensible.

M. Garon: Je trouve ça gentil! Il y en a eu combien de construction de routes? Il y a bien du brassage de papier, là-dedans, ce sont des honoraires, mais combien de routes ont été construites?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Garon: Sur l'autoroute 5, vous avez fait combien de pouces de route?

M. Côté (Charlesbourg): Le 4 mai 1986, on s'est rendu dans l'Outaouais pour annoncer des travaux importants sur les routes 5 et 105, avec McConnell-Laramée, toute une série d'interventions, pour 104 000 000 \$, sur cinq ans. Ce que je peux vous dire actuellement, c'est qu'exception faite de McConnell-Laramée on n'a pas eu les autorisations de la part du ministère de l'Environnement; dans tous les cas, on suit l'échéancier qu'on avait déposé à l'époque sur le plan de la réalisation des travaux. Alors, d'une manière assez importante, il y a des travaux qui se sont faits là-bas. Il y a de dépensé ou d'engagé en termes de dépassement...

M. Garon: Quand vous dites que c'est un contrat qui a été donné en 1972, c'est un contrat original.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Entre 1972 et 1976, il ne s'est pas fait de route; il s'est fait des plans, mais pas de route.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il s'est fait des plans et des routes un petit peu ailleurs, parce que...

M. Garon: Oui, mais je parle de celui-là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, attendez un peu, laissez-moi finir.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me posez une question, je veux bien vous répondre.

M. Garon: Bien oui!

M. Côté (Charlesbourg): Même si ça vous fait mal, laissez-moi répondre.

M. Garon: Cela ne me fait pas mal.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord! Alors, laissez-moi aller comme ça.

M. Garon: Au contraire, je pense que ça correspond.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Il y a eu, effectivement, des travaux dans l'Outaouais, c'était à l'intérieur de la Commission de la capitale nationale, où on avait pris un rythme de construction d'à peu près 15 000 000 \$ à 18 000 000 \$ par année, à cette époque, frais partagés 50-50 par le fédéral et le provincial. Sous votre régime, on en est venu à peu près au Sahel, avec des dépenses totales d'à peu près 4 000 000 \$ par année, c'est-à-dire 2 000 000 \$ - 2 000 000 \$ à l'Intérieur de la Commission de la capitale nationale. Durant cette période, cette entente de 1972, cela a été dévolu à un certain nombre d'artères qui ont dû être refaites. Dans ce cas-là, on l'a reprise en 1986. On a eu des autorisations de l'Environnement. Cela a été tout un feu de joie, là-bas, de voir sauter un bloc de béton pour redémarrer les travaux sur la 5, tout le monde attendait ça depuis déjà fort longtemps.

Alors, il y a des constructions assez importantes, c'est même un entrepreneur du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui est là, Claveau, qui fait des travaux au moment où on se parle, plus d'autres bouts qui sont dans le coin de Tenega...

M. Garon: Dans ce bout-là.

M. Côté (Charlesbourg):... et qui sont en voie d'être réalisés.

M. Garon: Dans ce bout-là.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Ce bout-là, de 25, 7 kilomètres de l'autoroute 5...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... entre Lascelles et Tenega...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... combien y en a-t-il de fait?

M. Côté (Charlesbourg): Oh boy!

M. Garon: Je vois que c'est un plan qui a été fait en 1972 et qu'en 1988-1989 vous mettez 100 000 \$ et 1 669 000 \$ dans les années suivantes; ça ne donne pas beaucoup de kilomètres de route, ça fait des honoraires pour des firmes. Dans ce cas-ci, il s'agit de Beauchemin, Beaton, Lapointe inc., de Montréal, mais ça ne donne pas de la route nécessairement.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un tronçon de neuf kilomètres en construction.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

Une voix: Tenega.

M. Côté (Charlesbourg): A Tenega.

M. Garon: Tenega.

M. Côté (Charlesbourg): Ouf.

M. Garon: À Tenega même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur.

M. Garon: Seulement dans le territoire de Tenega.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'abord, il faudrait que Tenega ait au moins neuf kilomètres pour dire que ça ne se fait qu'à Tenega, je ne suis pas sûr de ça, il y a peut-être des chances que ça déborde un peu.

M. Garon: Bon! Alors, le supplément, c'est pour quoi?

M. Côté (Charlesbourg): L'évaluation des coûts remontait à 1972, à la fois sur le plan des professionnels et à la fois reliée aux coûts des travaux. Alors, vous ne construisez pas une route, en 1989 ou 1988, aux mêmes coûts que vous l'auriez construite en 1972, c'est bien évident. Donc, il faut réajuster les honoraires de surveillance avec tout ce que ça comporte, entre autres.

M. Garon: Oui, mais ça double, ça fait plus que doubler, le coût des honoraires; les études préparatoires complémentaires, la préparation des plans, devis, estimations préliminaires et définitifs, cela devait être terminé si le contrat remonte à 1972.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a de petites choses...

M. Garon: Après ça, la surveillance des travaux, je comprends que ça peut être plus cher étant donné que ça se fait plus tard.

M. Côté (Charlesbourg): il y a peut-être une petite affaire que vous avez oubliée.

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): On s'est converti au système en cours de route, vous vous rappelez ça.

M. Garon: Quel système?

M. Côté (Charlesbourg): Le système métrique.

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Bien, ça dépend dans quoi, pas partout.

M. Côté (Charlesbourg): Encore là, à l'époque, si cela avait été fait sur les deux plans, on aurait épargné de l'argent, mais comme cela a traîné et que vous avez mis un moratoire là-dessus, on se retrouve avec des plans dont il faut changer les normes. Alors, il y a des coûts de rattachés à ça.

M. Garon: Mais le fédéral garde les deux systèmes depuis les conservateurs.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'ils sont conservateurs!

M. Garon: Oui, il garde les deux, le système métrique et le système du pied de Georges I.
(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, dans ce cas, le fédéral est bien loin. La maîtrise d'oeuvre est au Québec, et là-dessus, si M. Bouchard voulait se rendre utile pour le Québec, il pourrait aider la Commission de la capitale nationale à payer ses comptes qui traînent depuis un bout de temps, parce qu'elle n'est pas capable de nous payer, elle n'a pas suffisamment d'argent. Elle est en retard de 12 000 000 \$ pour le paiement des factures compte tenu des travaux qu'on a faits.

M. Garon: Votre amitié est-elle aussi Intense avec M. Bouchard?

M. Côté (Charlesbourg): Toujours aussi intense. Dans les amitiés, ce qui fait qu'elles sont durables, c'est qu'à l'occasion elles peuvent être piquantes.

M. Garon: Vous appliquez le principe "Qui

aime bien châtie bien", vous l'aimez à mort.

M. Côté (Charlesbourg): À mort.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 151.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 152.

M. Garon: Les engagements 152, 153, 154, 155, 156 sont vérifiés. À l'engagement 157, encore là, il y a un supplément de 322 000 \$. Savez-vous pourquoi? Supplément de 322 000 \$ pour porter les travaux à 1 565 400 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère veut ajouter aux travaux du présent contrat l'installation d'un système d'éclairage routier. La plus basse soumission reçue par le Bureau des soumissions déposées du Québec est de 266 175 \$. L'indemnité payable à l'entrepreneur général, selon le cahier des charges et devis généraux du ministère, est de 10 %, soit 26 617, 50 \$, pour un total de 292 792, 50 \$. On a ajouté un système d'éclairage.

M. Garon: Qui n'était pas prévu?

M. Côté (Charlesbourg): Qui n'était pas prévu, qui est allé en soumissions publiques.

M. Garon: Vous êtes allé en soumissions publiques pour les 292 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour le supplément?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je viens de dire.

M. Garon: Le supplément a été fait en soumissions publiques.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et c'est le même qui l'a eu.

M. Côté (Charlesbourg): Inclus au contrat de l'entrepreneur général.

M. Garon: D'accord. Vérifié. L'engagement 158, même question, pour 337 750 \$ sur un contrat 1 367 750 \$, "le coût des honoraires pour la préparation des plans et devis, de même que les services durant la construction et l'aménagement de la station Dorval sur la ligne de trains de banlieue Montréal-Rigaud."

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, le train de Rigaud, on a dû y aller à plusieurs reprises; les coûts initiaux étaient prévus à 6 500 000 \$, et ils étaient évalués à ce moment-là environ à 8 000 000 \$. Alors, il y avait donc des ajustements nécessaires aux frais professionnels de Consad.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 160.

M. Garon: Le reste est correct.

M. Côté (Charlesbourg): Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle les engagements 160 et 161.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Le mois de mai 1988, est vérifié.

Juin

J'appelle les engagements du mois de juin.

M. Côté (Charlesbourg): Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 68, M. le député de Lévis, contrats négociés.

M. Garon: Bon, juin. Vérifié. L'engagement 69 est vérifié. L'engagement 70.

La Présidente (Mme Bélanger): Lignosulfonates.

Une voix: Lignosulfonates de calcium, Jean, "let's go".

M. Garon: 543 kilomètres, combien cela fait-il le kilomètre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question...

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Garon: Non. Maintenant, on ne parle plus comme antérieurement de la concentration. On dit: "Contrat pour la fourniture, le transport et l'épandage de lignosulfonate de calcium comme abat-poussière sur diverses routes dans diverses municipalités des comtés de Bellechasse, Beauce-Nord et Lotbinière, soit une longueur totale de

543 kilomètres. " Est-ce qu'on pourrait savoir les quantités que ça représente, parce qu'on dit sur une longueur totale de 543 kilomètres? On ne parle plus de quantités en tonnes, on ne parle plus de densité du produit. Avant, on disait une densité de tant, 30 % ou 35 %, etc. Là, on ne parle plus de ça du tout. Est-ce qu'on pourrait nous donner **des** renseignements concernant les quantités que ça représente et la densité du produit?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut se rappeler que par rapport à 1987... En 1987, il y avait une critique qui nous disait que la qualité n'était pas celle à laquelle on s'attendait. On a donc fait un changement en 1988 en exigeant de la qualité. Donc, c'est un contrat qui a été passé exigeant de la qualité. On ne dit pas que ça prend un ou deux épandages pendant l'été, on dit que ça prend une qualité de protection de 90 jours et c'est ce qui nous a permis d'en exiger autant du calcium. À partir de ça, c'était la base même des contrats, un contrat avec qualité garantie.

M. Garon: Le produit, à quelle densité a-t-il été épandu? Cela a représenté quelle quantité?

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble qu'on a déposé au député de Lévis une feuille où il y avait les pH. Je me souviens, sur une feuille, on a déposé ça.

M. Garon: On n'a jamais parlé de ceux-là.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Avant, ce n'était pas les mêmes...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant!

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous ai déposé, c'est pour l'année 1988. Je n'ai pas parlé de l'année 1987. Les pH qu'on a déposés, c'est en fonction de qualité-rendement 90 jours. Ce qu'on vous a déposé quand on en a reparlé, ce sont des documents avec l'étude de 1988.

M. Garon: Dans l'étude qui a été faite en 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je comprends, mais ce n'est pas là-dessus. C'est parce qu'il y a des différences, j'imagine, selon les places et on sait que le problème du lignosulfonate, c'est d'être facilement... La pluie l'affecte beaucoup.

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

M. Garon: S'il ne pleut pas, il reste sur la

route, mais s'il pleut il s'en va dans le fossé et éventuellement dans les ruisseaux, les rivières et les lacs.

M. Côté (Charlesbourg): La demande, c'est une protection garantie de 90 jours. C'est ça, en **respectant** les principales conditions du Dr Delisle.

M. Garon: Alors ici, les 543 kilomètres, cela a représenté combien de tonnes? À quelle densité? Pour ce contrat-là, la réquisition 167 686, quelle quantité a été épandue? À quelle densité?

M. Côté (Charlesbourg): On a déposé au député de Lévis l'étude qui a été faite par le ministère. Vous savez, quand on s'est chicanés parce qu'elle n'était pas signée.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez.

M. Garon: Je comprends ça.

M. Côté (Charlesbourg): L'avez-vous regardée?

M. Garon: Oui, je l'ai regardée.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble que vous avez vos réponses là-dedans.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Non? En tout cas. J'en ai une ici. La compagnie Reed de Québec a exécuté les travaux - à la page 26 - dans quatre régions, soit 3-1, 3-2, 4 et 5. La longueur totale traitée a été de 976, 6 kilomètres. Le lignosulfonate de calcium utilisé avait une concentration moyenne en matières solides de 35 %. Ce n'est pas une partie de la réponse, ça?

M. Garon: Oui et non. Vous dites que c'est du 35 %, mais je voulais savoir si cette réquisition en particulier, c'est 35 % et combien de tonnes? C'est le tonnage. Là, c'est une réquisition précise, c'est un contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Alors, dans ce contrat, cela a représenté 543 kilomètres, vous dites à 35 %; à 35 %, mais combien de tonnes? Ce qui est important là-dedans, c'est que, dans l'étude de M. Lévesque, on dit bien qu'en Ontario on donne les lignes, et ça peut coûter 50 \$ la tonne. Tantôt, vous avez parlé d'un produit...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai vu une étude qui a été faite par McGill qui analysait l'étude de M. Lévesque et il en prenait un peu pour son

rhume. Quand on cite des études, il faut quand même faire attention parce que ça risque de rester.

M. Garon: Il dit qu'en Ontario on donne les lignes et on en épand très peu en Ontario. On me dit que c'était moins de 1 % du kilométrage qui était fait avec des lignes.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est aussi vrai que certaines autres parties de son étude, je ne véhiculerai pas ça tout de suite. On a décidé, cette année, d'en faire une vraie pour essayer de répondre à toutes les interrogations que vous aviez et que les gens avaient. Je n'ai pas d'objection à ça. Je l'ai toujours dit. Si le ministère de l'Environnement dit non, ça va être non pour nous. Si le ministère de l'Environnement dit oui, ça va être oui. Cela a toujours été ma ligne de conduite. On le fait cette année avec des firmes indépendantes qui vont faire l'analyse et qui vont donner les résultats à la fin de l'année. On va savoir si ça fonctionne ou non, de manière définitive. Lévesque, Dellsle et compagnie, peu important les intérêts privés qu'ils défendent, vont avoir réponse à leurs questions et c'est le ministère de l'Environnement qui va décider si on continue ou pas. Dans la mesure où on le reconnaît et que c'est ça, on va aller demain matin en soumission publique et on va dire: Maintenant, battez-vous. On pourrait aller en soumission publique parce qu'on a pris l'initiative de faire l'expérience sur une base intensive en 1987-1988. Au bout de la ligne, s'il dit non, c'est fini. C'est tout. Il y aura le calcium, mais dites-vous une chose, le RP 3000, le calcium aussi est analysé dans l'étude qu'on a confiée. On verra en bout de piste. Je veux juste trouver les numéros de district.

M. Garon: C'est 3-2, la rive sud.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, 3-2.

M. Garon: Les comtés de Bellechasse, de Beauce-Nord et de Lotbinière. Si vous voulez me dire pour combien il y en a eu dans chaque comté parce qu'il semble que le député de Lotbinière en veut beaucoup.

M. Camden: Mme la Présidente, si vous voulez inviter le député de Lévis à parler pour lui-même, il en aura déjà assez de défendre ses propres intérêts.

M. Garon: Je ne suis pas compris là-dedans. Le comté de Lévis n'est pas inclus. Ce sont les comtés de Bellechasse, de Beauce-Nord et de Lotbinière.

M. Camden: Mme la Présidente, vous me permettez de rappeler au député de Lévis qu'il n'en a plus besoin parce que son gouvernement ne s'est pas occupé de paver les chemins dans

Lotbinière. Si les chemins étaient pavés, on n'aurait pas besoin de mettre d'abat-poussière.

M. Garon: Vous savez que depuis 1900 les libéraux ont été plus au pouvoir que le gouvernement du Parti québécois.

M. Camden: Ils ont fait beaucoup plus de routes aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

Une voix: Vous aviez un ministre dans Lotbinière qui s'occupait beaucoup plus des industries que du pavage.

M. Garon: Ce n'est pas pire. C'est toujours ça de fait.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous déposer le tableau demain. De toute façon, c'est un tableau qui est tiré de ce qu'on vous a remis aux pages 26, 27, 28, 29. Je vous réfère à ces tableaux. Demain matin, si vous n'avez pas ce qu'il vous faut, on essaiera de vous donner autre chose.

M. Garon: Ce que je voudrais, ce sont les quantités pour ces 543 kilomètres parce que quand vous dites: Une obligation de résultats... Il y a trois questions qui se posent par rapport aux lignos, par rapport à n'importe quel produit, d'ailleurs. Je ne suis pas un partisan ni un spécialiste de quoi que ce soit. Il y a trois points sur lesquels...

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes peut-être pas un partisan, mais vous passez pour un gars qui haïssait quelques produits.

M. Garon: Non, au contraire. Je me sens vraiment neutre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Sauf qu'il y a trois questions qui se posent. Premièrement, sur le prix payé. Les lignes, la partie de l'étude que j'ai vue, ont coûté plus cher au kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): Sur ce, on ne se chicanera pas longtemps. En 1987, ça a coûté plus cher et, en 1988, les prix se sont stabilisés mais cela a quand même coûté un peu plus cher.

M. Garon: Oui, pas mal plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. On ne l'a pas caché, on l'a mis dans nos rapports. (17 heures)

M. Garon: Ce n'est pas ce que je dis. Je dis qu'il y a trois aspects: Premièrement, le coût. Deuxièmement, l'aspect environnemental. Est-ce que ce sont de bons produits pour l'environnement ou non? Encore là, ce n'est pas moi qui vais vous dire s'ils sont bons ou non et je n'ai jamais prétendu ça mais je me base sur les études, quand je pose des questions, qui existent. On me dit qu'en Arizona ça ne pose pas de problème parce qu'il ne pleut quasiment jamais. Le ligne, s'il ne pleut pas, y reste sur la route, mais s'il pleut, il est lessivé par la pluie et s'en va dans les fossés. C'est ce qu'on me dit. On me dit qu'en Arizona il n'y aurait pas de problème, mais ici, au Québec, il pleut beaucoup, une caractéristique du Québec c'est qu'il pleut beaucoup, il y a beaucoup de pluie. Troisièmement, pour l'efficacité, s'il ne pleut pas beaucoup, il va rester davantage sur la route, mais, s'il pleut beaucoup, il faudra en mettre souvent parce qu'il va être lessivé dans les fossés; alors, ça veut dire de plus grands volumes, donc des implications pour ce qui est des coûts ou de l'environnement selon les volumes épandus. Vous en êtes arrivé à dire, en recherchant une certaine efficacité, qu'il faudrait que vous atteigniez tel résultat - l'étude de 1987 ne démontrait pas que ces résultats étaient atteints - qu'il faudrait qu'il y ait un résultat de 90 jours. L'étude démontrait que le calcium durerait normalement 90 jours, mais que le ligno pourrait même ne durer que 10 jours s'il pleuvait beaucoup. Alors...

M. Côté (Charlesbourg): En 1988, ce qu'on a exigé, tant du calcium que du ligno, c'est qu'il dure 90 jours.

M. Garon: 90 jours. Mais ça peut vouloir dire... C'est pour ça qu'ici je vous pose la question. Je vous dis le but recherché, ce n'est pas compliqué vous l'avez deviné, d'ailleurs. Je ne vous reconnais pas comme quelqu'un qui ne comprend pas, mais comme quelqu'un qui parfois fait semblant de ne pas comprendre quand il entend très bien. Ce que je veux savoir, c'est que 543 kilomètres, comme vous avez donné une obligation de résultats, cela a dû représenter des volumes épandus ou des quantités épandues.

M. Côté (Charlesbourg): On va essayer de vous le faire.

M. Garon: C'est ça. Ce que je veux savoir, ce sont les volumes, ou si vous voulez me dire combien il faut de voyages de camion, à quelle densité. Vous avez dit que la densité était de 35 %, et c'est toujours de 35 %. La concentration du produit est toujours de 35 %. Maintenant, j'aimerais que vous me disiez ceci, parce que c'est une question qui doit se poser au ministère. Selon vos estimations - ça représente 647 \$ le kilomètre; si on divise le montant de 351 400 \$ par 143 kilomètres, cela fait 647 \$ le kilomètre -

tre - dans ces 647 \$, combien y a-t-il pour le coût du produit, combien pour l'épandage du produit?

La même chose pour l'engagement suivant. Il s'agit à ce moment-ci des comtes de Richmond et de Johnson, sur une longueur de 49, 7 kilomètres, à la réquisition 167687, pour 36 600 \$. L'engagement suivant...

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes rendu à quel engagement?

M. Garon: L'engagement 72. Il s'agit de l'Abitibi-Témiscamingue, où ça semble être beaucoup plus cher. C'est même pas mal plus cher. C'est un engagement de 453 400 \$ de lignosulfonate, pour 501 kilomètres. Cela veut dire plus de 900 \$ le kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il faut le comparer au calcium. Dans le rapport que vous avez entre les mains, dans le cas du calcium en Abitibi-Témiscamingue, le calcium a de la difficulté à arriver au prix du lignosulfonate. S'il y a une place où c'est clair en termes de prix, quand on a parlé tantôt des coûts, ce sont les coûts de Reed, Dalshowa, dans la région de Québec, qui sont plus élevés que le calcium, mais en Abitibi les prix de Tembec se comparent avantageusement au prix du calcium. Jamais les gens du calcium n'ont été capables de nous garantir la qualité du service et des 90 jours en Abitibi, alors que, dans le cas des lignosulfonates, c'est fait.

M. Garon: Je comprends, mais on voit que dans la région de Québec, sur la rive sud, il en coûte 647 \$ le kilomètre, tandis qu'en Abitibi, parce qu'il est produit sur place, il ne vient pas de Reed, il vient de Tembec, dans le coin...

M. Côté (Charlesbourg): Il vient de Tembec, Temfibre.

M. Garon:... il coûte 900 \$ le kilomètre. C'est de l'argent. À ce moment, quel est le coût, dans ce cas, du produit, de la quantité épandue, parce que 501 kilomètres, on ne sait pas s'il a plu beaucoup cette année-là ou non en Abitibi, si on en a mis plus ou si en a mis moins. Combien a coûté l'épandage aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais répondre tout de suite à la question à laquelle je peux vous répondre. On n'a pas la distinction entre le coût du produit et le coût de l'épandage, parce qu'on l'a acheté avec qualité 90 jours, épandu.

M. Garon: Ça fait 905 \$ le kilomètre. Est-ce que vous pouvez nous parier des quantités que ça représente?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on va tenter

de vous sortir ça pour demain.

M. Garon: Vous avez sûrement ça.

M. Côté (Charlesbourg): On va tenter de vous le faire pour demain. Je sais qu'à l'intérieur du document pour la soumission qui est là... Ce que je comprends que le député de Lévis veut avoir, c'est dans le cas de Daishowa, dans le cas...

M. Garon: Je parle des engagements 70, 71.

M. Côté (Charlesbourg): 70, 71, 72.

M. Garon: 73.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va tenter de lui sortir le cours avec les quantités.

M. Garon: Engagement 73, c'est à quel endroit? On dit: De divers comtés des districts 33 et 34.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le coin de Nicolet et Victoriaville.

M. Garon: Nicolet et Victoriaville?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Victoriaville ou Arthabaska? Parce qu'à Victoriaville il n'y a beaucoup de chemins de terre là.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de district de voirie à Arthabaska, il y en a un à Victoriaville.

M. Garon: Quand on dit: Des divers comtés des districts 33 et 34...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, district de Victoriaville et Bécancour.

M. Garon: Quels sont les comtés?

M. Côté (Charlesbourg): C'est Arthabaska, dans le cas de Victoriaville. Dans le cas de Bécancour, c'est Nicolet. Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait faire une pause santé?

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 8)

(Reprise à 17 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, nous en étions à

l'étude de l'engagement 74.

M. Garon: À l'engagement 74, voyez-vous, j'essaie de comprendre et je dois vous dire que j'ai bien de la difficulté parce qu'à l'engagement 73 c'est dans Nicolet et Arthabaska ou Victoriaville et ça coûte 372 \$ le kilomètre, si on divise les montants par le nombre de kilomètres, 67 500 \$ par 181, 5 kilomètres, et quand on arrive aux comtés de Portneuf et Chauveau, soit sur une longueur de 183, 53 kilomètres, la même longueur, ça coûte le double, soit 120 000 \$, ce qui équivaut à 661 \$ le kilomètre, alors qu'on ne peut pas dire que les comtés de Portneuf et Chauveau sont plus loin que Nicolet et Arthabaska.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez, cela dépend peut-être des coûts de transport.

M. Garon: Bien, les coûts, c'est-à-dire que... J'essaie de comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): On va essayer de les...

M. Garon: C'est pour ça que je demande les volumes épandus parce que... C'est la même chose pour l'engagement 74. C'est la même chose dans le chlorure de calcium. On voit, à l'engagement 75, 590 000 \$ pour 944 kilomètres, cela fait 625 \$ le kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, quand vous regardez...

M. Garon: C'est dans quel comté, à l'engagement 75?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, à l'engagement 74, dans le cas du district 10, 667 \$ le kilomètre. Dans le district 15, 569 \$, dans le district 28, 605 \$, dans le district 29, 602 \$, dans le district 33, 635 \$, dans le district 34, 633 \$, dans le district 35, 639 \$. On me met une note. Ces prix incluent les taxes provinciale et fédérale, le transport et l'épandage.

M. Garon: À l'engagement 75, c'est dans quel...

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 75?

M. Garon: Oui. Il s'agit d'épandage de chlorure de calcium, mais dans quel comté? On dit: divers comtés des districts 32, 33, 34 et 43.

M. Côté (Charlesbourg): Le district 32, c'est Cap-de-la-Madeleine, le district 33, Nicolet, le district 34, Victoriaville et le district 43, Shawinigan.

M. Garon: Et à l'engagement 76, les districts?

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas, là.

M. Garon: Les districts 53, 67 et 69.

M. Côté (Charlesbourg): Le 53, c'est Iberville...

Une voix: Le 67, c'est Napierville.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on va faire demain, on va vous déposer une liste des districts avec les numéros.

M. Garon: Le 69?

M. Côté (Charlesbourg): C'est Ormstown.

M. Garon: Les districts 58, 62, 63 et 74, pour l'engagement 77?

M. Côté (Charlesbourg): Le 62, c'est L'Assomption; le 58, c'est Joliette; le 63, c'est Saint-Jérôme; le 74, c'est Lachute.

M. Garon: Cela a coûté cher en démon, 1165 \$ le kilomètre. C'est incroyable, c'est difficile à comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): Remarquez qu'on est rendus dans le calcium.

M. Garon: Je comprends ça.

M. Côté (Charlesbourg): N'importe quand je prendrais du lignosulfonate à 630 \$ et quelques.

M. Garon: Ça dépend.

M. Côté (Charlesbourg): Comment, ça dépend?

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Entre 600 \$ et 1100 \$, vous ne prendriez pas le lignosulfonate, vous?

M. Garon: Ça dépend; il faut le regarder sous trois aspects.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 77 est vérifié?

M. Garon: Attendez un peu. Voyez-vous, Ici...

M. Côté (Charlesbourg): Ici, c'est où?

M. Garon: A l'engagement 78.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 77 est vérifié?

M. Garon: Vérifié, c'est-à-dire que c'est la même question qu'on va poser partout. Vous remarquez qu'ici ça fait 471 \$ le kilomètre. Le chlorure de calcium, dans les comtés de Kamouraska-Témiscouata, Montmagny-L'Islet, Beauce-Nord, Bellechasse, Beauce-Sud, Frontenac, Lotbinière et Richmond sur une longueur de 1412 kilomètres... Les 665 000 \$ équivalent à 471 \$ le kilomètre. Essayez de comprendre ça.

C'est pour ça que ce qu'il est important de savoir, c'est le coût du produit et le coût de l'épandage. Quand vous regardez dans L'Assomption, Joliette, ce n'est toujours pas bien loin; Saint-Jérôme, Lachute, 1165 \$ le kilomètre. Quand vous arrivez à l'engagement 78, les comtés mentionnés de la rive sud de Québec, c'est 471 \$ le kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): Pour se référer à la petite étude qu'on vous a déposée, elle est intelligente et elle dit bien des choses - j'en découvre encore aujourd'hui, même si elle n'est pas signée - à la page 33, quand on regarde le calcium, vous avez défendu ça pendant longtemps, le monopole du calcium.

M. Garon: Non, je n'ai rien défendu. Je pose des questions. Je ne défends rien.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la région 01, dans le district 8, ça prend 2, 78 mètres cubes au kilomètre pour avoir le rendement de 90 jours. Mais quand on arrive dans la région 6-4, dans le district 58 - le district 58, on a dit que c'était Joliette - il en faut 8 au lieu de 2, 78 mètres cubes au kilomètre. Inévitablement, c'est pour ça que vous arrivez à 1269, 56 \$ dans le cas de Joliette et que vous arrivez à 512, 50 \$ le kilomètre dans le cas du district 8 qui est Rivière-du-Loup. Alors, de quoi cela dépend-il? Cela dépend des granules, cela dépend du climat, de la fréquentation, cela dépend de bien des affaires. C'est pour vous dire que, même dans le calcium, la vertu coûte cher aussi.

M. Garon: Alors, pour les différents engagements, soit les engagements 78, 79 et 80, on voudrait avoir les mêmes renseignements, soit les quantités épandues.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va quand même nécessiter une recherche au ministère. On va...

M. Garon: Pas très longue.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on va...

M. Garon: Par engagement.

M. Côté (Charlesbourg):... prendre le temps de le faire et on vous l'enverra.

M. Garon: Et à l'engagement 81?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les engagements 82 et 83, encore là, ça varie complètement dans les...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais là je viens de vous donner un élément de réponse. Tenez-en compte. Si vous êtes obligés d'en épandre 2, 78 fois par rapport à 8 fois, ce n'est pas le même prix.

M. Garon: C'est pour ça que je vous demande les quantités épandues pour qu'on établisse par contrat quelle est la relation coût du produit et coût d'épandage. Est-ce que vous avez vérifié si c'est vrai qu'en Ontario les compagnies donnaient le produit ou si ça coûtait moins de 50 \$ la tonne?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas vérifié.

M. Garon: Alors, c'est la même chose pour les engagements 81, 82, 83, 84...

M. Côté (Charlesbourg): 85 et 86.

M. Garon:... 85 et 86.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce sont les engagements 70 à 86.

M. Garon: Oui. L'engagement 88.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 88 est...

M. Garon: Vérifié. Les engagements 87 et 88 sont vérifiés.

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

M. Garon: À l'engagement 88, on dit que dans les contrats négociés vous négociez avec les gens les plus proches.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour Bellechasse, on dit: Des travaux dans diverses municipalités dans le comté de Bellechasse, c'est Construction BML inc., de Rivière-du-Loup.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est vraiment la plus proche pour faire l'enrobé bitumineux dans Bellechasse, soit une firme située à Rivière-du-Loup, sans aller en appel d'offres alors qu'il s'agit d'un contrat négocié?

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas

dire que BML a juste une usine à Rivière-du-Loup. Elle peut en avoir une dans Bellechasse.

M. Garon: Est-ce qu'elle en a une? Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je pense que oui.

M. Garon: Vous dites: Je pense.

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Damien.

M. Garon: Il y a une usine de BML à Saint-Damien.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vérifié. L'engagement 89. C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Pardon? Est-ce qu'il y en a seulement une pour Shawinigan?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que oui.

M. Garon: Pour Saint-Maurice?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il y a seulement une usine d'asphalte?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ensuite, Saint-Georges, comté de Beauce-Nord sur une distance de 32, 10 kilomètres. On négocie avec Les Pavages Saint-Laurent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pourquoi ne pas avoir demandé une soumission, à ce moment-là, à Saint-Damien et à Saint-Georges? Dans Beauce-Nord, c'est à peu près la même distance.

M. Côté (Charlesbourg): C'est bien trop loin sur le plan des coûts de transport. (17 h 30)

M. Garon: Saint-Georges est plus près de Beauce-Nord que Saint-Damien. Ça dépend où. Beauce-Nord, c'est grand. Il ne doit pas y avoir de grosse différence.

M. Côté (Charlesbourg): Son usine n'est pas à Saint-Georges.

M. Garon: Son usine est où? Les Pavages Saint-Laurent, Saint-Georges.

Une voix: Ce n'est pas à Sainte-Marie?

M. Garon: Si c'est à Sainte-Marie, c'est plus proche. C'est où?

M. Côté (Charlesbourg): Quand va déposer la carte de localisation... J'ai toujours pensé que c'était à Sainte-Marie, mais... Quand on aura déposé la carte, on aura la localisation.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 90, vérifié. L'engagement 91?

M. Garon: Engagement 91, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: Construction BML, c'est à Saint-Jean-Chrysostome? Dans l'engagement 91.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est à Saint-Jean ou... Oui.

M. Garon: Saint-Jean-Chrysostome, c'est dans Beauce-Nord, c'est aussi proche que Les Pavages Saint-Laurent, à Saint-Georges.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de l'asphalte, dans ces cas-là, c'est du rapiéçage mécanisé.

M. Garon: Pourquoi ne pas faire d'appel d'offres?

M. Michaud: C'est pour permettre aux usines qui ouvrent au début de la saison d'avoir un certain volume avant que les contrats de couches d'usure et de revêtement bitumineux sur des contrats de construction soient accordés. C'est plutôt un service que ces usines rendent au ministère d'aller "patcher" les trous.

M. Garon: Vous essayez de distribuer ça pour leur donner de l'ouvrage au début de la saison?

M. Michaud: C'est ça.

M. Garon: Partout?

M. Michaud: C'est toujours selon les usines les plus près des travaux, sur l'ensemble des travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère n'est jamais défavorisé dans ces cas-là. C'est toujours le moins cher pour le ministère.

M. Garon: SH y en a deux? Par exemple,

dans Beauce-Nord, il y a Saint-Jean-Chrysostome et vous dites Les Pavages Saint-Laurent à Saint-Georges ou à Sainte-Marie; pourquoi ne pas aller en soumissions? Vous pensez que négocier chaque partie du contrat va être meilleur marché que les faire soumissionner sur le montant total?

M. Michaud: Sûrement, parce que les prix négociés sont des prix fermes pour tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Prix déposé au début de l'année.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Après ça, c'est la distance qui joue.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 92?

M. Garon: Les engagements 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101 sont vérifiés. C'est toujours votre prix au début de la saison, à l'engagement 102?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: À l'engagement 103, c'est la même chose? Non.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Michaud: Couches d'usure.

M. Garon: Il n'y a pas de soumission là-dessus non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, même chose. C'est le même principe. C'est 103 000 \$, c'est moins de 400 000 \$. C'est négocié avec l'entrepreneur qui est plus près ou moins cher.

M. Garon: Vérifié. Les engagements 104, 105, 106 sont vérifiés. Les engagements 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115 sont vérifiés. Ici, vous allez me dire que c'est le même principe, à l'engagement 116.

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Rapiéçage mécanisé.

M. Garon: D'accord, vérifié.

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

M. Garon: Quand il s'agit de Pointe-aux-Outardes, comté de Saguenay, quel est le principe?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: Il n'y a pas d'usine plus proche que Baie-Saint-Paul?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est l'adresse d'affaires des Entreprises Jacques Dufour.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Son usine...

M. Garon: Est où?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une usine dans ce coin-là. Quand on va déposer la carte demain, vous allez l'avoir, si elle n'est pas déménagée, parce qu'il y en a des mobiles.

M. Garon: Les engagements 118 à 124 sont vérifiés.

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

M. Garon: L'engagement 125, c'est pour du chlorure de calcium livré où?

M. Côté (Charlesbourg): C'est livré à Amos à l'entrepôt du lac Gabriau sur la route 117 dans le parc de La Vérendrye.

M. Garon: Les engagements 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151 sont vérifiés. L'engagement 152 est également vérifié. Les engagements 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165 et 166 sont vérifiés.

À 167, qu'est-ce que c'est ça? Cela a l'air bien drôle: "Contrat pour l'achat d'équipement de lutte contre les incendies monté sur patins." C'est juste à titre de renseignement, pour mon information personnelle.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne sera pas juste pour vous, cela va l'être pour moi aussi.

M. Michaud: On peut déceler, que ce sont des équipements pour la lutte contre les incendies dans des espèces de récipient, ils mettent cela sur patins pour que ce soit facilement glissable dans des camionnettes ou quelque chose. C'est dans les services aériens, c'est dans la lutte contre les Incendies.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va-t-il pour l'engagement 167?

M. Garon: J'essaie de comprendre et je ne comprends pas plus.

M. Côté (Charlesbourg): On va aller aux informations et on...

M. Garon: Les avions vont dans les airs, ça ne va pas sur patins. Je ne comprends pas plus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour les aéroports nordiques. Étant sur patins, c'est bien plus facile de les déplacer dans ces cas-là. On va aller aux informations un peu plus additionnelles et je vous donnerai les informations complémentaires demain matin. C'est pour l'usage des aéroports nordiques.

M. Garon: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va pour l'engagement 167?

M. Garon: Les engagements 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208 et 209 sont vérifiés.

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

M. Garon: Est-ce que je peux avoir l'adresse de Bituflex Inc., de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Bituflex, ne bougez pas. C'est à l'engagement 210, ça?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): 10 000 est, Notre-Dame.

M. Garon: À Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Montréal, oui.

M. Garon: Et Bitumar inc. ?

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous ça quelque part?

M. Garon: C'était un soumissionnaire, à "autres soumissionnaires".

M. Côté (Charlesbourg): Autres soumissionnaires. Est-ce que c'est à l'engagement 210?

M. Garon: À l'engagement 210, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne l'ai pas. Bitumar, je ne l'ai pas.

M. Garon: Et Entreprises Fabrication Sebeq Inc., l'avez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Non plus. On n'a pas l'adresse.

M. Garon: Et MC Asphalte Industries Itée.

M. Côté (Charlesbourg): On ne l'a pas. Je n'ai pas les adresses. Tout ce que j'ai, c'est l'adresse de celui qui a eu le contrat.

M. Garon: Est-ce qu'il est exact que Bituflex est une filiale de Bitumar ou inversement?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas. On va le vérifier. Voulez-vous avoir les adresses de tout ce monde-là?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 210 est vérifié?

M. Côté (Charlesbourg): On va aller au service général des achats.

M. Garon: On voudrait avoir les adresses des différentes compagnies et, en même temps, je me demandais, au sujet de Bitumar Inc., et de Bituflex inc., quelle était la parenté entre ces compagnies. On me dit que l'une est la filiale de l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier.

M. Garon: Est-ce que c'est vrai ou non?

La Président» (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 210 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 211?

M. Garon: Les engagements 211, 212, 213, 214, 215 sont vérifiés. Vous aviez dit, à la commission parlementaire sur le plan de transport...

M. Côté (Charlesbourg): Sur Saint-Hilaire?

M. Garon: Oui, sur Saint-Hilaire... que vous feriez faire une autre étude sur le train Montréal-Saint-Hilaire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas dit que je la ferais faire. J'ai dit qu'on donnerait au comité qui avait été formé les moyens de faire une étude, parce que la dernière qu'on a faite a été contestée. C'était la 92e. Alors, on a décidé de leur donner les moyens financiers d'en faire une et de la financer.

M. Garon: C'est rendu où?

M. Côté (Charlesbourg): Ils viennent de la

donner, je pense. Le contrat a été donné la semaine dernière.

M. Garon: Payez-vous à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): Pas totalement.

M. Garon: Qui paie pour le reste?

M. Côté (Charlesbourg): La Société de transport de la rive sud de Montréal.

M. Garon: C'est tout, il n'y a qu'eux. Il n'y a pas d'autres partenaires financiers. Quelle est la date d'échéance pour la livraison de l'étude?

M. Côté (Charlesbourg): Six mois.

M. Garon: Qui la fait?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Qui fait l'étude?
(17 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Canatrans.

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une filiale du CN.

M. Garon: C'est une filiale du CN qui a soumissionné pour faire l'étude?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Sacrifice! Ils sont...

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont quoi?

M. Garon: C'est à eux qu'appartient le chemin de fer dont ils veulent se débarrasser. Êtes-vous sûr qu'ils sont dans une relation...

M. Côté (Charlesbourg): Nous, là-dedans, on paie, point. On dit aux gens du milieu: Maintenant, vous allez en faire une, vous allez la donner à qui vous voulez et vous allez avoir les résultats de l'étude. Celle-là, j'ose espérer qu'ils vont y croire.

M. Garon: Dans le fond, c'est parce que, dans votre plan de transport, vous aviez abandonné la ligne Montréal-Saint-Hilaire. Et là on vous a demandé, à toutes fins utiles, une dernière étude pour voir s'il n'y aurait pas moyen de justifier ça parce que ça comprend des lignes parallèles, toutes sortes d'affaires. Je comprends que vous faites juste payer, mais c'est quand même 200 000 \$. Non, ce n'est pas ça, pardon. C'est une étude de combien?

Une voix: 60 000 \$, première étape.

M. Garon: Première étape! 60 000 \$ pour la première étape de l'étude. Est-ce qu'il peut y avoir d'autres étapes à cette étude?

M. Côté (Charlesbourg): C'est "last call".

M. Garon: Oui, mais un "last call", vous savez ce que c'est. Il y en a qui sortent à quatre heures quand même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le "last call" peut être gros. Cela dépend du temps que tu as après que tu as fait le "last call".

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Mais là, on la connaît déjà. Elle est de 60 000 \$.

M. Garon: Est-ce que le comité des citoyens est d'accord avec le choix de Canatrans?

M. Côté (Charlesbourg): C'est eux qui font le travail. Le comité des citoyens est impliqué.

M. Garon: Ils sont d'accord avec le choix de la firme.

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous rappelez, d'ailleurs, que, quand on a siégé ici, dans cette même salle, un des représentants de Saint-Hilaire est venu nous dire sa satisfaction d'être un des membres du comité et, finalement, il saluait le travail fait par le ministère. Il est membre du comité qui a décidé que l'étude serait donnée à Canatrans.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 217.

M. Garon: Les engagements 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224 sont vérifiés. Je voudrais revenir à l'engagement 217, je suis passé trop vite.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 217?

M. Garon: Oui. Est-ce que l'étude est terminée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: "Subvention à la Société de développement économique du Saint-Laurent..."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... concernant "la préparation du plan de mise en valeur à la fois économique et environnementale du fleuve Saint-Laurent". Cela couvrirait quelle partie du fleuve?

M. Côté (Charlesbourg): Tout le fleuve.

M. Garon: Au complet?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que l'étude a été remise il y a longtemps?

M. Côté (Charlesbourg): L'étude est entre les mains des comités ministériels.

M. Garon: Pourquoi? Pas pour la regarder?

M. Côté (Charlesbourg): Pour décider ce que le gouvernement va faire avec.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait des recommandations à la suite de l'étude?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous l'avez reçue quand?

M. Côté (Charlesbourg): En janvier.

M. Garon: Vous avez fait un mémoire.

M. Côté (Charlesbourg): On a analysé par la suite l'étude et on a fait un mémoire conjoint, Mme Bacon et moi, qui a été soumis pour approbation aux différents comités ministériels.

M. Garon: En vue de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): En vue d'appliquer certaines recommandations qui pourraient être acceptées par le conseil, si le conseil les accepte.

M. Garon: Sur l'aspect économique ou environnemental?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux.

M. Garon: L'aspect économique concerne quelle partie?

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, comme le ministère des Transports est impliqué, c'est, en particulier, en ce qui concerne le transport maritime.

M. Garon: Le transport de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Le transport.

M. Garon: En termes de maintien ou de développement?

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait être le développement harmonieux du Saint-Laurent avec son environnement.

M. Garon: C'est assez vague.

M. Côté (Charlesbourg): C'est normal, on est sur le fleuve.

M. Garon: À l'est, à Blanc-Sablon, il y a de la brume, mais, dans notre coin, la brume est plutôt rare.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a de la vague aussi.

M. Garon: Il y a plus de marée que de vague. Est-ce que le fédéral est impliqué là-dedans?

M. Côté (Charlesbourg): Le fédéral, c'est...

M. Garon: Votre ami Benoît?

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans l'étude, mais le fédéral avait signifié à notre collègue, M. Lincoln, son intention d'investir 100 000 000 \$ sur le Saint-Laurent.

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

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Est-ce qu'ils ont mis les 100 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont commencé à en mettre un peu.

M. Garon: O. K. L'étude, voulez-vous la rendre publique?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, éventuellement.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Éventuellement.

M. Garon: Ça veut dire quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Aussitôt qu'on sera sorti de la brume et de la vague.

M. Garon: La brume est où, dans votre idée?

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez dit, à Blanc-Sablon.

M. Garon: Dans quel ministère est la brume?

M. Côté (Charlesbourg): Pour se rendre là en bateau, ça prend quelques lunes.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 217 est vérifié. L'engagement 218?

M. Garon: Les engagements 218, 219, 220, 221, 222, 223 et 224 sont vérifiés. À l'engagement 225, on a "remboursement à la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures, paroisse, comté de La Peltre, du coût des travaux de terrassement, de structure de chaussée, d'égout pluvial, de bordure de rue et de revêtement souple sur la rue Saint-Félix". Est-ce qu'il s'agit de travaux municipaux ou quoi? Quelle est la partie du remboursement que vous faites, de même que dans l'autre engagement - ici, il s'agit de 600 000 \$ - où il s'agit de 400 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 50 %.

M. Garon: Il s'agit de 50 %. C'est quelle rue, c'est la rue Saint-Félix?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il s'agit de faire quoi, au juste? C'est un peu vague, c'est une route, une rue...

M. Côté (Charlesbourg): Cette entente porte sur des travaux de terrassement, structure de chaussée, égout pluvial, bordure de rue et revêtement souple pour une chaussée à caractère urbain d'une largeur de dix mètres, incluant une piste cyclable dans l'emprise de la route.

M. Garon: C'est deux, trois, quatre voies?

M. Côté (Charlesbourg): À dix mètres, c'est deux voies.

M. Garon: Deux voies? Pourquoi contribuez-vous à ces travaux municipaux?

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas - je ne sais pas si c'est le cas ici - la municipalité reprend l'entretien par la suite.

M. Garon: Est-ce que c'est le cas ici?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas, je suis en train de vérifier. C'est exactement ça.

M. Garon: C'est ça, vous leur passez l'entretien après. Vérifié.

Dans le cas de la municipalité de Saint-Romain, la route 108?

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Romain, c'est...

M. Garon: Et la route Sainte-Cécile?

M. Côté (Charlesbourg): Si mon souvenir est bon, c'est qu'il y avait des travaux d'assainissement des eaux.

M. Garon: Vous payez à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la partie du

ministère.

M. Garon: La partie du ministère, il ne doit pas y avoir grand-chose d'autre là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais en termes de route...

M. Garon: Vous parlez de la partie assainissement des eaux, oui. Même chose pour **Beauport**, à l'engagement 229.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 229, à Beauport.

Feux de circulation, au coin des rues **Clémenceau** et **Cambronne**.

M. Garon: Ça coûte si cher que ça, des feux de circulation, 60 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): C'est assez dispendieux.

M. Garon: Quand vous dites: "Remboursement à la ville de Beauport du coût des travaux d'installation et d'entretien de deux systèmes de feux de circulation à l'intersection de l'autoroute 40 et des rues **Clémenceau** et **Cambronne**", est-ce à dire que vous les installez, que vous en assumez l'entretien et qu'après ça va à la municipalité ou si c'est à 100 % payé par le ministère, installation et entretien pour les années subséquentes?

M. Côté (Charlesbourg): Compte tenu du fait que c'est directement relié à l'autoroute, on paie à 100 %.

M. Garon: L'entretien, c'est à vous ou à la municipalité? C'est une Intersection, ce ne doit pas être sur l'autoroute. L'autoroute 40. Est-ce que c'est **au-dessus** de l'autoroute? C'est à l'intersection. C'est pour embarquer sur l'autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On l'a ici, au paragraphe J du protocole, on dit: "Décharger le ministère de toute responsabilité future et de toute réclamation découlant des travaux et assumer par la suite à ses frais l'entretien du système de feux de **circulation**." Donc, c'est la ville qui a la responsabilité de l'entretien.

M. Garon: Après.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord. Vérifié. Engagement 230, même question. Est-ce que c'est remboursé à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): A 32 %.

M. Garon: C'est remboursé à 32 % seule-

ment. Les travaux ont coûté beaucoup plus cher que ça?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les travaux auraient coûté à peu près 2 500 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous en remboursez 800 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: L'entretien, après ça, est-ce que c'est à vous ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est le paragraphe g: "Accepter de recevoir dans le collecteur pluvial les eaux de ruissellement en provenance de l'autoroute 20 et prendre entièrement à sa charge l'entretien des conduites une fois construites."

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements...

M. Garon: Engagement 231, ville de Shawinigan?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 65 %.

M. Garon: Ici, c'est 65 %?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: La municipalité aura donc payé...

M. Côté (Charlesbourg): Elle paie 35 %.

M. Garon: Ce n'est pas l'échangeur, la bretelle?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est un cas que j'ai vu moi-même en visite, auquel on avait été sensibilisé, un problème assez important que la ville voulait régler depuis longtemps et qu'on a accepté de régler.

M. Garon: La bretelle j, est-ce que ça avance?

M. Côté (Charlesbourg): C'est devant le BAPE. Ce qui va nous permettre d'avancer, c'est très certainement le fait que votre collègue **Duhaime** avait réussi à faire exempter le tracé de la CPTA. C'est un organisme qui dépendait de vous, à l'époque.

M. Garon: Je vous ferai remarquer que c'est une question qui n'est pas encore réglée.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous une autre question à soulever?

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

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements de juin 1988 sont vérifiés. Étant donné l'heure, je ne crois pas...

M. Garon: On a le temps de commencer.

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste deux minutes, M. le député de Lévis.

M. Garon: Étant donné les retards qu'on a pris, si on veut avancer un peu là-dedans, on a le temps d'en faire quelques-uns.

Juillet

La Présidente (Mme Bélanger): Il veut faire deux minutes dans les engagements du mois de juillet. On commence à l'engagement 20.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 21?

M. Garon: Là, on voudrait poser les mêmes questions concernant... On est encore dans les lignos.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 21 du mois de juillet.

M. Garon: Juillet 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas été chanceux, lui, c'était le 13. D'accord.

M. Garon: Comment ça, c'était le 13?

M. Côté (Charlesbourg): Le 13 juillet.

M. Garon: Construction BML, à Rivière-du-Loup, c'est situé où, pour l'engagement 22?

M. Côté (Charlesbourg): Les travaux ont été faits dans la circonscription de Montmagny-L'Islet.

M. Garon: Non, mais l'usine?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas notre principale préoccupation, on a des gens au ministère qui s'occupent de ça. Demain, vous aurez ça sur la carte.

M. Garon: Les engagements 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 sont vérifiés. Est-ce que l'usine Ray-Car de Sainte-Foy est la plus proche de Lotbinière?

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel cas?

M. Garon: Les Entreprises Ray-Car Inc., de Sainte-Foy. Est-ce que leur usine est à Sainte-Foy?

M. Côté (Charlesbourg): Non, l'usine n'est pas à Sainte-Foy. Elle est sur la rive sud.

M. Garon: À quel endroit? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'il est 18 heures, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures, alors que nous entreprendrons l'étude de rengagement 29 de juillet 1988.

(Fin de la séance à 18 h 2)