



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

Commission **permanente** de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère et **organisme**: Transports et Commission des transports

**Période**: Décembre 1988 à juin 1989

Le mardi 30 janvier 1990 – No 10

**Président**: M. Jean-Pierre Saintonge

---

**QUÉBEC**

# Débats de l'Assemblée nationale

## Table des matières

Remarques préliminaires	CAE-403
Commission des transports du Québec	CAE-410
Mai 1989	CAE-410
Août	CAE-414
Octobre	CAE-415
Ministère des Transports	
Décembre 1988	CAE-416
Janvier 1989	CAE-426
Mars	CAE-451
Avril	CAE-461
Mai	CAE-466
Juin	CAE-474

## Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente  
M. Cosmo Maciocia, président suppléant

M. Sam Elkas  
M. Jean Garon  
M. Ghislain Maltais

- \* M. Roland Le Blanc, Commission des transports
- \* M. Jean-Marc Bard, ministère des Transports
- \* M. Michel Boivin, idem
- \* M. Clément Tremblay, idem
- \* M. Uguori Hinse, idem
- \* M. Jean-Yves Gagnon, idem
- \* M. Paul-René Roy, idem
- \* M. Jacques Girard, idem
- \* M. Pierre Lafontaine, idem
- \* M. Denis Côté, idem
- \* M. Luc Crépeault, idem
- \* M. Jean-Guy Paquin, Idem
- \* M. Paul Maranda, idem
- \* M. Robert Schiettekatte, idem

\* Témoins interrogés 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  
1080, Conroy, F.-C. Édifice "G", C.P. 28  
Québec, (Québec)  
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1782

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le mardi 30 janvier 1990

## Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures onze minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à la vérification des engagements financiers concernant le ministère des Transports, excluant le secteur voirie, pour les mois de décembre 1988 à novembre 1989.

M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par M. Saint-Roch (Drummond); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par Mme Bégin (Bellechasse) et M. LeSage (Hull) est remplacé par M. Leclerc (Taschereau).

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, étant donné votre première visite à la commission parlementaire, est-ce que vous voulez faire quelques remarques préliminaires?

## Remarques préliminaires

**M. Elkas:** Je veux seulement vous remercier de l'occasion de présenter les engagements financiers concernant mon ministère et vous présenter les gens qui m'accompagnent: Agnès Dupriez, John McKenna; à ma droite, Jean-Marc Bard, sous-ministre, et André Descôteaux, directeur du contrôle budgétaire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Elkas:** Ça va.

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

**M. Garon:** Mme la Présidente, c'est la première séance avec le ministre responsable du ministère des Transports. J'avais hâte à cette séance, au fond, pour pouvoir poser un certain nombre de questions, à ce moment-ci, aux remarques préliminaires, pour répondre à un certain nombre d'interrogations que nous avons parce qu'on s'est rendu compte, par exemple, la semaine dernière qu'un grand nombre de contrats ont dépassé les coûts qui avaient été anticipés dans les plans et devis, dans les contrats de soumission et, quand on regarde ça, c'est principalement et essentiellement dans la région de Montréal et particulièrement dans l'ouest de Montréal que les dépassements ont été de 33 %, alors que pour le reste du Québec, ça a été de 17%. Dans l'ensemble du Québec, les contrats ont subi une augmentation générale de 28 % par

rapport aux coûts initiaux des contrats signés, pour les huit premiers mois de l'année seulement. Quand on divise entre Montréal et le reste du Québec, on se rend compte que c'est 33 % à Montréal versus 17 % dans le reste du Québec. On constate que 76 % de tous les suppléments versés ont été versés dans l'ouest de Montréal, et 62 % de ceux de l'ensemble du Québec... C'est seulement cette partie-là qui, au fond, fait partie du plan de transport qui avait été annoncé par le ministre des Transports. Alors, premièrement on se demande, au point de vue d'un ministère ou d'un gouvernement... Alors qu'on voit que, pour des assistés sociaux qui sont pauvres, on a des boubous macoutes pour aller voir, pour sauver des cennes des gens qui ne sont déjà pas riches alors que là, il s'agit de millions et de millions de dollars de dépassement. Dans certain cas, on parle de coûts qui ont doublé. Il s'agit de plusieurs millions de dollars de dépassement. Je pense que, comme ministre responsable de l'ensemble du ministère des Transports... On se doit de poser des questions au ministre. Les questions qu'on a posées la semaine dernière ne nous ont pas satisfaits parce que... Moi, je me serais attendu à ce que les fonctionnaires aient les réponses immédiatement. Au contraire, on m'a dit: On va vous envoyer ça. Vous posez beaucoup de questions. Ça va peut-être prendre du temps. Il me semble que... Quand j'ai demandé au ministre - il me semble que ça doit allumer des lumières. Autant de dépassements, non seulement ça allumait des lumières, mais elles étaient sur les hautes - s'il trouvait les responsables, s'il avait le goût de leur donner une volée... Je pense qu'il y a moyen de trouver comment ça s'est fait, en faisant une enquête, non pas une enquête interne où les gens vont surtout trouver des justifications. Je n'ai pas aimé les réticences qu'il a eues à répondre la semaine dernière. Je vous le dis bien franchement, parce qu'il me semble que ça aurait pu venir plus vite que ça et je pense que ça prend... Ce n'est pas dans l'ensemble du ministère. On se rend compte que c'est concentré à un endroit. Est-ce que les procédures administratives sont aussi serrées là qu'ailleurs? Est-ce qu'il y a d'autres raisons? Je ne le sais pas. Une chose que je constate, c'est que c'est considérable en termes d'augmentation des coûts par rapport aux contrats. Je pense que c'est important.

Deuxièmement, par rapport au plan d'ensemble de Montréal, on a parlé de 1 600 000 000 \$ sur dix ans. Est-ce que ça remet en cause le plan, puisque 33 % d'augmentation des coûts, seulement dans les huit premiers mois, cela veut dire sans doute 500 000 000 \$ de plus. Le tiers de 1 600 000 000 \$, ça fait plus de

500 000 000 \$. À ce moment-là, est-ce que ça veut dire que le plan de dix ans de 1 600 000 000 \$, maintenant, va être majoré dans la proportion de l'augmentation des coûts? Est-ce que le ministre a l'intention de faire faire une enquête, par exemple, par le Vérificateur général pour voir ce qui s'est passé là-dedans? A-t-il l'intention également de nous dire qu'est-ce qui va arriver au plan de transport qui avait été prévu pour Montréal? Qu'est-ce qui va arriver par rapport à d'autres projets? J'ai vu des députés, par exemple, qui s'inquiétaient de ce qui arriverait de l'autoroute 30, de ce qui arriverait à d'autres projets qui sont prévus dans le plan, étant donné l'augmentation considérable des coûts, après soumissions. Remarquons bien qu'il s'agit d'augmentation de coûts après soumissions formelles, appel d'offres et soumission accordée au plus bas soumissionnaire, dans la plupart des cas. Qu'est-ce qui va arriver par rapport au plan d'ensemble de Montréal? Qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire par rapport à ce plan? Est-ce que ça veut dire qu'il y aura des montants d'argent additionnels? Est-ce qu'il y aura d'abord une vérification par enquête impartiale, c'est-à-dire par des gens qui n'ont pas été mêlés à la procédure, pour faire la lumière sur cette affaire, parce qu'il s'agit de la région de Montréal où il y a un trafic considérable?

**M. Elkas:** Merci, M. le député de Lévis.

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

**M. Elkas:** Quant à l'enquête, il me semble qu'il n'est pas question d'avoir d'enquête à ce moment-ci. Je **dols** vous avouer que je peux peut-être comprendre vos inquiétudes, ainsi que celles de mon collègue, M. Vallières, mais s'il y a eu une erreur la semaine passée, c'était peut-être un peu de ma faute. Je vais accepter le blâme un peu. C'est que j'ai transféré les responsabilités à mon collègue... On aurait dû demander aux fonctionnaires vraiment impliqués dans le dossier, d'être présents avec nous la semaine dernière. Malheureusement, ils n'étaient pas ici. Il me semble que si ces gens-là avaient été ici, on aurait pu expliquer notre position au niveau administratif. Je dois vous avouer aussi que, anticipant peut-être une demande semblable, je ne me sentais pas nécessairement confortable, j'ai aussi demandé au sous-ministre de me faire rapport sur les dépassements. J'avais posé cette question, d'ailleurs, lors de mon arrivée, parce que, évidemment on doit se préparer en Chambre, comme vous le savez. Il est évident que quand on a commencé à travailler dans le réseau de ce coin-ci, de l'ouest, ce réseau était vraiment désuet et n'avait pas été touché depuis des années. Les réponses qu'on m'a données, c'est qu'on s'est retrouvés devant de grandes surprises. C'est là que j'ai demandé à M. Bard de me

préparer un rapport qui pourrait expliquer les dépassements. Je ne vois aucune irrégularité dans ces dossiers et le rapport va devenir public. À ce point-ci, je ne vois pas l'importance d'une enquête.

Quant au projet de 1 600 000 000 \$, évidemment, ça ne touche pas nécessairement du vieux. Il y a du nouveau. Le nouveau; ça se travaille pas mal plus facilement que le vieux. C'est là qu'on a trouvé nos problèmes, surtout. On pensait justement avoir complété un dossier sur Ville-Marie. On a remarqué à la dernière minute que les dalles étaient toutes pourries. Est-ce qu'on devait rouvrir le dossier l'année suivante? Il y avait assez d'inconvénients auprès des citoyens de la région avec le ralentissement du trafic et tout ce qui va avec et on a dit: On va continuer. C'est là encore un exemple de dépassement des travaux. Par contre, ils ont été faits tout en respectant le prix unitaire. Alors, jusqu'à maintenant, je peux vous dire, grosso modo, que c'est la façon dont on l'a approché. Comme je vous l'ai mentionné, le rapport peut prendre une couple de semaines, mais je vais m'assurer que vous en ayez une copie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. Nous passons donc aux...

**M. Garon:** J'aurais peut-être...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, ce sont les engagements. Il n'est pas supposé y avoir de...

**M. Garon:** Non, mais ça concerne les engagements. Vous allez le voir par ma question.

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

**M. Garon:** Mme la Présidente, le ministre a dit qu'il aurait aimé être présent et que les fonctionnaires qui auraient dû être là n'y étaient peut-être pas la semaine dernière. Comme on doit siéger ce soir et demain après-midi, est-ce qu'il pourrait nous dire quels fonctionnaires auraient dû être là, qu'il aurait aimé voir là, et s'ils pourraient être présents demain après-midi? Comme on peut revenir sur les engagements financiers antérieurs - c'est le règlement de la commission - on pourrait revenir sur ces engagements-là demain après-midi.

**M. Elkas:** M. le député, on s'est engagé à vous donner une réponse. Il me semble qu'on devrait donner le temps au ministère de vous fournir ces réponses-là. Que je m'engage au nom de mon collègue, M. Vallières... Il me semble que ce serait mieux que ce soit lui qui réponde. La demande a été faite à M. Vallières et il me semble normal qu'il prenne le temps de vous

répondre d'une façon qui va vous satisfaire. Mme la Présidente?

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

**M. Elkas:** Si vous nous le permettez, nous avons quatre engagements concernant la Commission des transports. Au lieu de retarder les fonctionnaires, je demanderais si le député de Lévis trouverait...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je crois que nous allons procéder à l'étude... Est-ce que cela concerne les engagements financiers d'octobre?

**M. Elkas:** Ce sont des engagements financiers qui touchent la Commission des transports.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La Commission des transports.

**M. Elkas:** Au lieu de les garder ici toute la journée, je me demandais si on pouvait les passer en premier lieu plutôt que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Est-ce pour le mois de mai, M. le ministre?

**M. Elkas:** De différents mois.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mai et août.

**M. Elkas:** Mai et juillet. Il y en a cinq.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Juillet, c'est ça. Alors, dans les engagements du mois de mai...

**M. Garon:** Sur une question de règlement, Mme la Présidente.

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

**M. Garon:** En vertu de l'article 28 de notre règlement, on dit: "Lors d'une séance trimes-trielle de vérification d'engagements financiers, un membre de la commission peut demander à un ministre de lui fournir des renseignements additionnels ou des documents supplémentaires sur un engagement financier vérifié lors d'une séance de vérification antérieure." Alors, c'est pour ça que je veux donner... J'ai l'intention de me prévaloir de cet article 28 et je lui donne un préavis. Je lui dis: Demain après-midi, on doit être ensemble de 15 heures à 18 heures. J'ai l'intention de revenir sur un certain nombre d'engagements. D'autant plus que lui-même m'a dit qu'il aurait aimé ça être là. Donc, il aurait aimé ça être là et que les fonctionnaires...

**M. Elkas:** Fonctionnaires.

**M. Garon:** ...soient là. Je pense que c'est une excellente occasion d'avoir le ministre et les fonctionnaires qui auraient dû être là et qui n'étaient pas là. Je le lui dis d'avance cet après-midi, j'aurais pu le prendre par surprise. Ce soir, ils n'auront peut-être pas le temps d'être là, mais demain après-midi à 15 heures, on doit avoir une séance de 15 heures à 18 heures et là, j'aurais l'intention de revenir sur un certain nombre d'engagements financiers pour avoir des éclaircissements de la part du ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Lévis, effectivement, un membre de la commission peut demander des réponses concernant des engagements antérieurs sauf que là, ce n'est pas le même ministre. Il s'agit du secteur de la voirie et le ministre délégué à la voirie a pris note des questions que vous lui avez posées et s'est engagé à vous répondre par écrit.

**M. Garon:** Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, on ne peut pas demander à un ministre...

**M. Garon:** Un instant.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...de répondre aux questions posées à un autre ministre.

**M. Garon:** Ce qu'on nous a dit, Mme la Présidente, c'est que le ministre, M. Elkas, était responsable de la région de Montréal et les travaux dont je veux parler qui concernent l'ouest de Montréal concernent la partie des budgets dont est responsable le ministre. Selon que ça coûte plus cher ou moins cher, ça a des conséquences et c'est la partie... C'est le plan de transport de Montréal dont est responsable, qui est l'affectation directe du ministre des Transports qui est devant nous. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que le ministre des Transports est responsable du plan de transport de Montréal mais non pas des travaux de voirie. Les travaux de voirie, ce sont des engagements financiers qui appartiennent au ministre délégué à la voirie.

**M. Garon:** Non, non. À moins que... Est-ce que le ministre veut nous dire, Mme la Présidente, qu'il n'est pas responsable des travaux routiers de l'ensemble du plan de transport de la région de Montréal? Moi, j'ai compris que M. Elkas était responsable des travaux routiers de l'ensemble de la région de Montréal. Alors, c'est M. Elkas qui va nous dire s'il est responsable ou s'il n'est pas responsable.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur la question de règlement, M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Je suis heureux de constater qu'on existe aussi. Ce que je veux bien reconnaître dans la question du député de Lévis... L'article 28 est bien clair là-dessus. Il a tout à fait raison, sauf que dans le cas précité, les questions qu'il a posées au ministre délégué aux Transports... Le ministre délégué aux Transports, que je sache, n'a pas refusé de répondre aux questions. Il a dit qu'il lui ferait parvenir les réponses. Alors, il est bien évident que les questions posées au ministre délégué aux Transports vont recevoir une réponse qui sera satisfaisante ou non satisfaisante pour le député de Lévis qui pourra toujours revenir, puisque l'article 28 lui permet de revenir en tout temps sur les engagements vérifiés. Il pourra revenir lors d'une autre séance. Mais aujourd'hui, que je sache, la commission est convoquée pour étudier les engagements financiers du ministre des Transports. Le ministre délégué, les réponses qu'il n'avait pas en main, il a dit qu'il les enverrait au député de Lévis et aux membres de la commission. Alors, moi, tant et aussi longtemps qu'on ne les a pas reçues, je ne peux pas présumer que les réponses sont fausses ou mal faites. Tant et aussi longtemps qu'on ne les a pas reçues, je pense qu'on devrait commencer par étudier les crédits du ministère des Transports, parce que ça ne sera pas la dernière séance des engagements financiers qu'on va avoir au cours de ce mandat-là, et le député de Lévis pourra revenir en tout temps aux questions qu'il voudra poser au ministre des Transports. Mais aujourd'hui, on a été convoqués pour un but bien spécifique et moi, j'ai bien hâte qu'on commence.

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

**M. Garon:** Le ministre des Transports qui est devant nous, M. Elkas, m'a dit, si j'ai bien compris ce qu'il m'a dit, qu'il avait l'intention de nous remettre un rapport. Donc, il se sent responsable s'il me dit: Je vais vous faire parvenir un rapport. Je vais poser des questions et je vais vous faire parvenir un rapport. Donc, s'il pose des questions pour nous faire parvenir un rapport, c'est parce qu'il est responsable de cet aspect. Deuxièmement, il a parlé des fonctionnaires qui auraient dû être là. J'aimerais savoir également les noms des fonctionnaires qui auraient dû être là et qui n'étaient pas là pour qu'on sache à qui il faut s'adresser. Je veux savoir... Le ministre nous dit que c'est lui qui va nous remettre le rapport. Donc, je pense, comme déduction logique, que si c'est lui qui nous remet un rapport, c'est parce qu'il a la responsabilité de faire le rapport, qu'il est responsable du rapport. Et deuxièmement, il nous a dit qu'il aurait aimé ça être là. Il y a des fonctionnaires qui auraient dû être là et qui n'étaient pas là. J'aimerais savoir les noms des fonctionnaires qui auraient dû être là, qui n'étaient pas là et qui

étaient en responsabilité dans ces questions.

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

**M. Elkas:** Vous pouvez comprendre que les gens qui n'étaient pas ici, ce sont des gens de Montréal. Le ministre délégué s'est rendu sur les lieux pour voir ces gens... Et ça, tout en demandant de mon côté un rapport qui sera déposé lorsqu'il sera complété. Tout ça va ensemble. Il faut comprendre que je ne ferais pas une chose derrière le dos du sous-ministre délégué. Vous posez des questions au sous-ministre...

**Une voix:** Au ministre délégué.

**M. Elkas:** ...au ministre délégué. Vous lui posez des questions, nous, on s'assure que les réponses à ces questions vont vous satisfaire. Alors, que ça vienne de moi ou de lui, ce qui est important, c'est qu'on vous donne une réponse.

**M. Garon:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, si vous me le permettez...

**M. Garon:** Dès l'introduction, le ministre nous a dit...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.  
(14 h 30)

**M. Garon:** ...qu'il se sentait responsable, qu'il aurait dû être là, que s'il avait été là... Il y a des fonctionnaires qui auraient dû être là également. Moi, je commente ce qu'il a dit lui-même. Je ne commente pas mes paroles. Je commente ses propres propos. Alors là, je ne comprends pas. J'ai eu la même réticence la semaine dernière quand j'ai demandé qui était responsable. Les dépassements, qui les approuve au niveau... J'ai sorti un nom une fois et après ça, j'ai eu des signes de tête qui ne sont pas enregistrés par les micros pour dire... J'ai même fait remarquer à ce moment-là que les signes de tête ne sont pas enregistrés pas les micros. Ça a l'air donc bien compliqué. Ce n'est pas... Ça a l'air d'une maladie honteuse de la manière qu'on parle. S'il n'y a pas de gêne, donnez donc les noms et dites-nous qui est responsable et ça finit là. Pourquoi ces réticences? Je vous dis: Demain. Les fonctionnaires auraient dû... Je ne peux pas cautionner un rapport... Si le rapport... J'ai déjà eu un rapport au sujet du développement régional. J'ai posé une question additionnelle et le rapport, je n'ai pas eu le temps de le lire. Quand j'y suis arrivé, ça ne répondait pas du tout aux questions que j'avais posées en Chambre. C'est arrivé au mois de décembre. Aux questions, les livres, ils ne répondent pas quand on leur pose des questions et ils ne touchent pas les sujets qu'on a revus. Il y a des engage-

merits financiers justement pour qu'on puisse interroger les ministres sur les engagements financiers parce que c'est l'argent du public, pour voir si l'argent a été bien dépensé. Moi, mon travail, c'est de vous poser des questions et vous, votre travail, c'est d'y répondre. Ce n'est pas de dire: Je vais faire un rapport par les fonctionnaires et vous le verrez. Ce n'est pas ça. Les engagements financiers, ça se fait verbalement et, à l'article 28, vous avez le droit de poser des questions et le ministre répond et il est jugé sur ses réponses. Sauf que j'ai le droit de poser des questions et vous avez l'obligation d'y répondre et moi, je suis obligé de prendre votre réponse.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, vous avez absolument raison sur le fait qu'on doit répondre à votre question et on s'est engagé à répondre à votre question. Alors, vous avez posé la question: Quelle est ma responsabilité comme ministre en titre? Je vous réponds que je suis responsable de l'orientation du plan de transport de Montréal. J'ai délégué, après entente, mon collègue pour s'occuper de l'exécution des travaux. C'est pur et simple. Alors, vous avez posé une question. Question de courtoisie, qu'on lui donne une chance de préparer son propre dossier pour vous répondre. Alors, pourquoi venir, une tierce personne encore, m'interroger sur quelque chose où on s'est déjà engagé à répondre?

**M. Garon:** Qui est le fonctionnaire? Mme la Présidente, qui est le fonctionnaire responsable...

**M. Elkas:** Ah bien là... Je ne le sais pas.

**M. Garon:** ...des dépassements au niveau de Montréal?

**M. Elkas:** Je n'ai pas à répondre à ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse.

**M. Elkas:** Je ne les connais pas, M. Garon, j'arrive.

**M. Garon:** Non, mais...

**M. Elkas:** Vous poserez la question à M. Vallières lorsqu'il sera en place.

**M. Garon:** Qui doit signer les dépassements au niveau de Montréal?

**M. Elkas:** Le directeur régional.

**M. Garon:** Qui est le directeur régional?

**M. Elkas:** Robert Schlettekatte.

**M. Garon:** Et qui est responsable de la

construction parce que ces travaux-là, on peut considérer ça comme des travaux d'entretien ou de construction? On a dit que ça dépendait de la construction. Qui, au niveau de la construction, était responsable de...

**M. Elkas:** Ce sont des professionnels, M. le député de Lévis.

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

**M. Garon:** Non, il y a des responsables.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je regrette, ces questions-là ont été posées la semaine dernière au ministre délégué à la voirie. Il s'est entendu avec les membres de la commission que des réponses écrites seraient données à chacune de vos questions et vous-même avez convoqué la commission, vous, en tant que président de la commission de l'aménagement et des équipements, avez convoqué la commission concernant le ministère des Transports dont le ministre est M. Elkas.

**M. Garon:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je crois que les réponses...

**M. Garon:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que la commission a été convoquée...

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...pour les engagements financiers concernant le transport et...

**M. Garon:** Oui. Mais, Mme la Présidente, je ne demande pas un secret d'État, je demande le nom des fonctionnaires responsables. Ce n'est pas un secret d'État, c'est public, j'imagine. Qui est responsable de donner des...

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

**M. Garon:** ...des approbations au niveau local pour les dépassements?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, ce n'est pas un secret d'État, mais vous savez fort bien qu'il y a des milliers de fonctionnaires. On ne peut pas connaître chacun des fonctionnaires par son nom. Le ministre délégué s'est engagé à vous donner...

**M. Garon:** Ah bon, c'est un fonctionnaire secret.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas un fonctionnaire secret.

**M. Garon:** Bien moi, je vais être obligé de déduire que le ministre refuse de donner le nom du fonctionnaire responsable de signer les approbations au niveau local.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que, M. le député de Lévis, vous connaissez tous les noms de chacun des fonctionnaires du gouvernement? Alors, je pense que...

**M. Garon:** Non, mais dans mon ministère, je savais, par exemple, quand j'étais ministre, qui était responsable de donner des autorisations.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ils sont au...

**M. Elkas:**... Dans l'ensemble des dossiers?

**M. Garon:** Bien oui. Autrement, quand je ne le savais pas, je demandais qu'on me dise qui c'était.

**M. Elkas:** Des fois, il fallait poser des questions évidemment et vérifier. Ça prenait une couple de jours, peut-être une semaine, un mois.

**M. Garon:** Gagez-vous qu'on va le trouver?

**M. Elkas:** Soyons sérieux. Voulez-vous... On peut vous fournir un organigramme. Vous avez posé la question au ministre délégué. Il va vous préparer une réponse. Ça, c'est tout ce que j'ai à vous offrir aujourd'hui.

**M. Garon:** Alors, j'aurais une question additionnelle, dans les remarques préliminaires. Comme ministre responsable du plan de transport de Montréal, étant donné les dépassements importants qu'il y a, est-ce que ça veut dire que dans chacun des cas, vous obtiendrez des budgets supplémentaires ou si vous demanderez au ministre délégué d'économiser sur le reste du Québec pour pouvoir mettre des sommes d'argent additionnelles au niveau de Montréal ou de l'ouest de Montréal?

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

**M. Elkas:** On les a eus d'ailleurs. On les a défendus devant vous cet automne, à l'Assemblée nationale, les crédits supplémentaires. Vous les avez acceptés.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Dans le plan d'action, il y a 780 000 000 \$ pour la construction de routes. Là, vous avez des dépassements qui sont du tiers actuellement. Est-ce que vous vous engagez à obtenir des crédits additionnels

ou si vous allez prendre des crédits sur le reste du Québec?

**M. Elkas:** 1 600 000 000 \$, M. le député de Lévis, ce sont des estimations qui ont été mises à notre disposition. Évidemment, lorsqu'on embarquera, on va exécuter les travaux. Il y a aura quelque chose de plus exact. C'est une espèce de "guesstimate" excusez l'anglicisme. Tout ça a été émis pour nous donner un plan d'ensemble. Lorsqu'on va aborder chaque dossier, il est évident qu'on va être un peu plus exact dans nos estimations. Je dois vous avouer aussi que ce n'est pas pour tout le réseau de Montréal qu'on va travailler dans du vieux. Évidemment, lorsqu'on regarde l'autoroute 30, c'est du nouveau. Alors il me semble que ça va rejoindre un peu les demandes que vous...

**M. Garon:** À la condition qu'il reste de l'argent.

**M. Elkas:** Non mais... Là, on va à la pêche un peu, M. le député.

**M. Garon:** Un instant, c'est parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, Je regrette mais je pense que la...

**M. Garon:** Non, non, mais c'est le rôle des questions préliminaires, ça. Je demande au ministre des Transports.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Normalement, aux engagements financiers, il n'y a pas de questions préliminaires.

**M. Garon:** Bien oui. Vous avez vous-même demandé des remarques préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais M. le ministre a fait deux secondes de remarques préliminaires pour nous souhaiter la bienvenue.

**M. Garon:** La question que je vais poser, que je la pose dans un engagement ou que je la pose là... Autrement, je peux revenir à chacun des engagements pour la demander. C'est simple ce que je demande. Je dis: Vous avez tant d'argent, et puis vous avez des dépassements importants, qui sont de 33 % dans ce secteur-là. Le ministre des Finances a dit: Il faut respecter vos budgets. Le ministre du Conseil du trésor dit qu'on doit respecter les budgets, on dit que c'est l'ordre pour tous les ministères. Moi, je vous demande simplement si cet ordre-là tient pour vous aussi ou s'il ne tient pas pour vous. Et, en cas de dépassement de cette ampleur-là, est-ce que ça veut dire que vous devrez économiser dans le reste du Québec, par exemple des routes qui ne se feront pas, ou d'autres sections qui ne se feront pas et qui sont prévues dans le plan de



transport, ou bien si vous avez eu l'assurance... Vous n'avez peut-être pas la réponse à l'heure actuelle, mais est-ce que vous avez eu l'assurance qu'on va vous donner de l'argent additionnel ou si, faute d'argent additionnel, vous allez le prendre dans le reste du Québec, ou bien vous allez faire moins de travaux dans le plan de Montréal? C'est ça, au fond. La question, c'est l'un ou l'autre. C'est comme la chimie de Lavoisier: Rien ne se perd, rien ne se crée. Vous avez un budget de tant. Si, pour faire ce que vous voulez faire, ça coûte 33 % de plus, allez-vous diminuer votre plan pour arriver dans la limite qui avait été prévue dans le plan, ou si vous allez prendre l'argent dans le reste du Québec pour faire les travaux tels que prévu dans le plan de Montréal? C'est très important, tant pour les gens de Montréal que pour les gens du reste du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre. Dernière réponse et dernière question, M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** Les 110 000 000 \$ qu'on a demandés en crédits supplémentaires, étaient justement pour ces dépassements. On regarde tous les nouveaux travaux dans l'ensemble de la région de Montréal... Oui, c'est estimé à 1 600 000 000 \$. Je répète que ce n'est pas pour tous les travaux qu'on va jouer dans du vieux. Malheureusement, il y a eu des dépassements dans du vieux, quelque chose qui n'a pas été réparé pendant un bon bout de temps et ça, j'en parle d'expérience, M. le député, parce que dans la période où vous étiez là, il n'y a pas grand-chose qui a été fait. C'est justement ce réseau-là...

**M. Garon:** Il y en a eu plus.

**M. Elkas:** ...qui faisait pitié.

**M. Garon:** Il y en a eu plus.

**M. Elkas:** C'est là, malheureusement. Vaut mieux dépasser que de ne pas en faire du tout. C'est justement ce qui est arrivé dans votre temps. Il n'y a rien qui a été fait.

**M. Garon:** Ça, on aura le temps de débattre de ça ensemble.

**M. Elkas:** Non, non.

**M. Garon:** Vous allez voir qu'il se faisait plus de construction de routes dans le temps de l'ancien gouvernement...

**M. Elkas:** Oui, oui, on en reparlera.

**M. Garon:** ...qu'avec le présent gouvernement. Vous n'avez même pas d'indexation des

montants d'argent.

**M. Elkas:** Justement, M. le député, j'étais représentant de l'ouest de l'île et c'est justement là où il ne s'en faisait pas. Il y avait peut-être une raison pour laquelle vous n'étiez pas rendus...

**M. Garon:** Vous avez dit que vous avez eu 70 000 000 \$...

**M. Elkas:** Excusez-moi, donnez-moi une chance...

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Elkas:** Y a-t-il une raison pour laquelle on ne travaillait pas dans le West-Island? Était-ce peut-être parce que ça votait d'un autre côté? Je vous pose la question? Ça n'a jamais été touché, M. Garon, jamais, j'étais là.

**M. Garon:** La question que je vais vous poser c'est: Allez-vous être aussi rigoureux pour les dépassements dans le cas de la voirie et des grosses firmes que le gouvernement l'est pour les assistés sociaux avec les boubous macoutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, la question n'est pas très pertinente.

**M. Elkas:** Je n'ai pas de commentaires sur ça.

**M. Garon:** C'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, à la demande de M. le ministre, nous commençons les engagements de mai de la Commission des transports, les engagements 3... C'est-à-dire qu'on commence en avril...

**M. Garon:** On va commencer au mois de décembre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est parce que M. le ministre a demandé...

**M. Garon:** Je comprends, mais ce n'est pas M. le ministre qui décide de l'ordre des travaux. On commence en décembre puis on verra, à ce moment-là. On commence à décembre. On va jusqu'à 6 heures.

**M. Maltais:** J'aurais une question, Mme la Présidente.

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

**M. Maltais:** C'était une question de civisme que le ministre a demandée et je ne crois pas que le député de Lévis soit aussi mesquin de ne

pas vouloir libérer les fonctionnaires qui sont ici, et je ne vois pas l'utilité de commencer à faire une guerre de procédure là-dessus.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça.

**M. Maltais:** Je pense que le ministre a fait une demande qui, aux yeux des membres de la commission, en tout cas de ce côté-ci, se trouve très justifiée. Je ne vois pas pourquoi on n'accepterait pas la demande du ministre. On est ici jusqu'à ce qu'on ait vérifié tous les engagements, et pour donner une chance aux gens de la Commission des transports de retourner à Montréal, de refaire des activités, je ne vois pas pourquoi le député de Lévis dirait non. Si c'est le cas et s'il persiste là-dedans, Mme la Présidente, je demanderais le vote.

**M. Garon:** Non, il n'y a pas de vote là-dedans, Mme la Présidente. D'abord, si le ministre m'avait appelé, ce matin, et m'avait dit: J'aurais aimé ça... Parfait. Mais là, il arrive à l'improviste, à la dernière minute, 40 minutes après le début de la commission pour me dire ça. Là, je me dis, bon, bien, on a un ordre prévu. De toute façon, les fonctionnaires qui sont ici, même s'ils partaient tout de suite pour Montréal, ne seront pas là avant demain matin, au bureau, à 9 heures. Alors, je pense bien qu'on ne nuit à personne et que, nécessairement...

**Une voix:** S'ils couchent ici ce soir, ça va coûter cher au gouvernement.

**M. Elkas:** On tombe dans l'efficacité.

**M. Garon:** La commission va jusqu'à 6 heures, ça ajourne, puis après ça, de 8 heures à 10 heures. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, est-ce que ça change beaucoup...

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):**... qu'on commence par la liste de mai, en avril, les engagements de la Commission?

**M. Garon:** La Commission des transports, est-ce que vous voulez dire que ce sont des fonctionnaires de Montréal de la Commission des transports? Parce que le siège est à Québec.

**Une voix:** De Montréal.

**M. Elkas:** Oui, de Montréal.

**M. Garon:** La Commission des transports, ce sont des gens de Montréal?

**M. Elkas:** Oui, oui, ils sont de Montréal.

**M. Garon:** Les bureaux de la Commission sont à Québec; je ne comprends pas trop.

**Une voix:** Il y en a à Québec puis à Montréal.

**M. Garon:** Mais pourquoi vous avez fait venir ceux de Montréal pour répondre aux engagements?

**M. Elkas:** Bien, peut-être parce que vous aviez des questions qui vont regarder Montréal, un peu comme la semaine passée.

**M. Garon:** Quels sont les numéros en question?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les numéros en avril, la liste de mai. Les engagements d'avril, les engagements 4, 13, 14...

**Une voix:** Seulement que les engagements 1 à 4.

#### Commission des transports du Québec

**La Présidente (Mme Bélanger):** Seulement que ta Commission des transports, dans la liste de mai, les engagements 1 à 4. Il y a quatre engagements. Puis, dans la liste d'août, il y a un engagement qui traite de la Commission des transports. Alors, il y a cinq engagements pour libérer les fonctionnaires.

**M. Garon:** Est-ce que c'est vraiment une demande du ministre?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'est le ministre qui a demandé ça.

**M. Elkas:** S'il vous plaît.

**M. Garon:** Alors, pour vous être agréable, M. le ministre, il nous fera plaisir.

**M. Elkas:** Merci, Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Lévis.  
(14 h 45)

**M. Garon:** Dites-nous les numéros.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Dans le mois d'avril, liste de mai, les engagements 1 à 4.

#### Mai 1989

**M. Garon:** C'est correct. "A l'engagement 1 du mois de mai, de quoi s'agit-il, puisqu'il s'agit d'un contrat négocié pour l'occupation d'un immeuble? J'ai toujours pensé que c'était sur appel d'offres qu'on louait les immeubles au

Québec.

Est-ce qu'on pourrait nous donner l'adresse de l'immeuble en question, parce que l'entente concernant l'occupation no 00632, ça ne nous dit pas grand-chose; activité: loyers. Tout ce que je vois, c'est: Contrat négocié. On n'a pas beaucoup d'informations pour 565 838 \$. Est-ce qu'on pourrait nous dire si c'est un contrat négocié ou s'il y a eu un appel d'offres pour la location d'immeuble et à quel endroit ça se situait?

**M. Elkas:** M. Roland Le Blanc, adjoint au président à Montréal, va répondre à cette question-là. L'adresse, pour votre information, c'est: 585, Charest est. C'est bien ça?

**M. Le Blanc (Roland):** C'est ça.

**M. Garon:** À quel endroit?

**M. Le Blanc:** C'est 585, boul. Charest est, à Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Le Blanc, je crois, est-ce que vous voulez vous identifier?

**M. Le Blanc:** Roland Le Blanc, adjoint au président et secrétaire de la Commission des transports du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Le Blanc. Alors, vous pouvez répondre à la question.

**M. Le Blanc:** Voici. Ça fait une dizaine d'années et au-delà que nous sommes au 585, boul. Charest. Alors, ceci comprendrait la location des locaux que nous avons à cet endroit-là, où nous avons diminué même l'espace, à cet endroit, au 585, boul. Charest est.

**M. Garon:** C'est un contrat de combien d'années?

**M. Le Blanc:** Puis on paie les loyers à la Société immobilière du Québec, ce n'est pas nous qui négocions les "bails"...

**M. Garon:** Non.

**M. Le Blanc:** ...ou les baux.

**M. Garon:** Non, mais excepté que, comme ministre sectoriel, c'est le ministre qui doit répondre de ce qu'a fait la Société immobilière du Québec en vertu d'ententes, pour les fins des commissions parlementaires. Ce serait trop facile de nous renvoyer à la Société immobilière et, en arrivant à la Société immobilière, avec le ministre responsable des Approvisionnement et Services, il nous renverrait aux Transports. L'entente, c'est que c'est le ministre sectoriel qui répond à ces questions-là.

Alors, ce que je demande, au fond: Pourquoi s'agit-il d'un contrat négocié plutôt qu'un contrat sur appel d'offres? Le contrat initial avait été pour quelle période? Est-ce qu'il s'agit d'un renouvellement en vertu d'une clause de renouvellement? Quelle était la différence entre les prix antérieurs et le prix actuel, au pied carré?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Le Blanc.

**M. Le Blanc:** Si vous permettez, je crois que ce qui apporte la confusion, c'est que la bâtisse où est située la Commission des transports a été expropriée par la ville de Québec. Il a dû y avoir renégociation de la part de la Société immobilière du Québec pour le loyer, parce que la Commission demeure à cet endroit-là, pour le moment. Alors, étant donné qu'il y a eu expropriation de la bâtisse, c'est un nouveau propriétaire de la bâtisse, à ce moment-là...

**M. Garon:** Le propriétaire...

**M. Le Blanc:** ...qui est la ville de Québec.

**M. Garon:** ...c'est la ville de Québec. Quel était le prix du contrat, antérieurement, au pied carré et quel est le prix actuel qui a été renégocié?

**M. Le Blanc:** D'après les informations que nous avons, c'est exactement la même chose.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir le contrat du bail antérieur et celui du bail actuel, tel que signé en vertu de l'engagement dont on parle ici?

**M. Elkas:** Pas de problème.

**M. Garon:** À quelle date a eu lieu cette nouvelle entente?

**M. Elkas:** On va vous la faire parvenir en même temps. On n'a pas la réponse...

**M. Garon:** Bien, ils ont juste quatre questions à répondre...

**M. Elkas:** ...on va vous la faire parvenir...

**M. Garon:** C'est en quelle année?

**M. Elkas:** On ne l'a pas ici. Est-ce cette année ou l'an passé? Le 1er avril? Le 1er avril 1989.

**M. Garon:** Le 1er avril 1989. Pour combien d'années? Ils ont juste quatre questions.

**M. Le Blanc:** Étant donné l'expropriation par la ville de Québec, le bail est prolongé de

mois en mois, jusqu'à ce que la Commission des transports soit relocalisée.

**M. Garon:** Mme la Présidente, M. le ministre me dit que les gens de la Commission des transports de Montréal, il fallait qu'ils repartent. Comment se fait-il que ce sont les gens de la Commission des transports localisés à Montréal qui s'occupent d'un bail sur le boulevard Charest est, à Québec? Est-ce que c'est parce que le ministère est en train de se transporter à Montréal, même pour ce qui concerne les foyers de Québec? Je ne comprends pas, là.

**M. Le Blanc:** Voulez-vous que je réponde?

**Une voix:** Allez-y.

**M. Le Blanc:** Voici. Ce n'est pas la Commission des transports du Québec qui négocie le bail, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est la Société immobilière du Québec. Nous, on ne négocie pas le bail.

**M. Garon:** Le siège social de la Commission des transports est situé où?

**M. Le Blanc:** Il est à Québec, mais le président a son bureau et à Montréal et à Québec. Le président est en vacances, présentement. C'est la raison pour laquelle je le remplace, à la demande du vice-président qui s'occupe des questions quasi judiciaires et...

**M. Garon:** Combien y a-t-il d'employés à la Commission des transports à Québec et combien y en a-t-il à Montréal?

**M. Le Blanc:** Il y a environ 200 employés à la Commission, dont 50 % à Montréal et à Québec, ce qui veut dire que c'est à peu près 100 employés à chacun des endroits.

**Une voix:** Ça a toujours été de même?

**M. Le Blanc:** Approximativement.

**M. Garon:** Est-ce que le ministre pourrait nous présenter...

**Une voix:** Ça a toujours été de même.

**M. Garon:** Est-ce que celui qui nous répond fait partie de la Commission, et à quel titre?

**M. Elkas:** M. Le Blanc?

**M. Le Blanc:** Oui.

**M. Elkas:** Il est adjoint au président et secrétaire de la Commission des transports.

**M. Garon:** Vous êtes à Montréal?

**M. Le Blanc:** Oui.

**M. Garon:** Et le président, lui, est à Québec?

**M. Le Blanc:** Il a un bureau à Québec et un à Montréal. Son bureau est principalement à Montréal, mais il vient à Québec à peu près toutes les semaines.

**M. Garon:** Alors, vous allez nous fournir les deux copies des loyers.

**M. Le Blanc:** Certainement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 1 est vérifié. L'engagement 2?

**M. Garon:** L'engagement pour 725 807 \$, c'est pour quel immeuble? Quel immeuble est touché par cet engagement?

**M. Le Blanc:** Ça, c'est la location des locaux à Montréal, au 505, Sherbrooke est. Nous sommes à cet endroit-là depuis 1974.

**M. Garon:** Avec le même propriétaire?

**M. Le Blanc:** Il y a eu changement de propriétaire, il y a trois ou quatre ans, de mémoire, lorsque les propriétaires ont cédé à la Société immobilière Trans-Québec qui est la Caisse de dépôt.

**M. Garon:** Quel est le propriétaire actuel?

**M. Le Blanc:** La Société immobilière Trans-Québec.

**M. Garon:** Dont l'actionnaire principal est?

**M. Le Blanc:** La Caisse de dépôt.

**M. Garon:** Pour quel pourcentage des actions de...

**M. Le Blanc:** Oh, là, je n'en ai aucune idée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait nous dire quelle est la différence de prix avec le bail antérieur? Et le bail en question, de 715 807 \$, est pour quelle durée?

**M. Le Blanc:** Le bail, en 1974, avait été pour une période de dix ans, aurait été renégocié, en 1984, pour une autre période de dix ans. Mais ce qui est arrivé au cours des années, c'est qu'il y a eu diminution de fonctionnaires et on a diminué l'espace occupé, ce qui représente une diminution du loyer.

**M. Garon:** En pieds carrés? Le coût au pied carré?

**M. Le Blanc:** En pieds carrés, nous occupons présentement environ 32 000 pieds carrés, et on a déjà occupé 50 000 pieds carrés.

**M. Garon:** Non. Je veux dire le coût au pied carré?

**M. Le Blanc:** Ah, le coût au pied carré, je ne pourrais...

**M. Garon:** Le coût, l'an dernier, au pied carré par rapport au coût, cette année, au pied carré?

**M. Le Blanc:** On pourrait vous faire parvenir la réponse, parce qu'on n'a pas les documents avec nous, ici.

**M. Garon:** Est-ce qu'il s'agit d'un montant plus élevé que l'indexation?

**M. Le Blanc:** Je regrette, je ne peux pas répondre.

**M. Elkas:** On peut vous avoir la réponse, monsieur...

**Une voix:** Vous allez l'avoir par le document.

**M. Garon:** Oui, mais le document, vous devez l'avoir avec vous?

**M. Le Blanc:** Bien, malheureusement non.

**M. Elkas:** Malheureusement, c'est négocié par la SIQ, M. le député, et on ne les a pas avec nous. On pourrait vous faire parvenir les dossiers. Pas de problème.

**M. Garon:** C'est-à-dire que ce sont eux qui doivent répondre à la place de la SIQ. Ils ont quatre réponses à donner, au fond, à quatre questions. Ils partent de Montréal. Ils ne partent pas de Montréal les deux mains dans les poches, j'imagine. Ils ont dû apporter quelques papiers.

**M. Le Blanc:** Mais, ces documents-là, nous, on ne les a pas. C'est la Société immobilière du Québec qui a les documents. Alors, il va falloir leur demander puis on va vous les faire parvenir.

**M. Garon:** Sauf que, quand on vient répondre ici, l'engagement qu'il y a entre les deux parties - d'ailleurs, j'ai vu tantôt une des personnes qui était ici et qui peut vous le dire, je pense qu'il travaille avec vous - que c'est au ministère sectoriel de répondre pour la Société immobilière du Québec à ces questions-là parce

que c'est ça, l'engagement qu'il y a entre les deux parties, à ce moment-là, si les gens viennent sans aucun renseignement, ça ne donne rien.

**M. Elkas:** On va faire parvenir l'information, M. le député.

**M. Garon:** J'aimerais avoir une copie du contrat antérieur et une copie du contrat de cette année, avec les prix au pied carré de l'année dernière et de cette année. Au pied carré, ça ne veut pas dire qu'on a eu 50 000 pieds avant et puis là, on a 32 000 pieds parce qu'on a moins de personnes, mais le coût au pied carré l'an dernier et le coût au pied carré cette année.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va, M. le ministre?

**M. Elkas:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 2 est vérifié. L'engagement 3.

**M. Garon:** De quoi s'agit-il ici, à l'engagement 3, pour 325 000 \$, le Fonds des services de télécommunications du ministère des Communications du Québec? Est-ce qu'il s'agit de lignes téléphoniques ou d'autre chose ou...

**M. Le Blanc:** M. le député, ceci est l'ensemble du réseau téléphonique de la Commission des transports du Québec, tant pour le bureau de Montréal que pour le bureau de Québec, chargé par le ministère des Communications.

**M. Garon:** Et comment se répartissent les coûts entre le bureau de Québec et le bureau de Montréal?

**M. Le Blanc:** C'est sensiblement la même chose, l'équivalent, à peu près 50 %.

**M. Elkas:** On nous avise qu'il y a le même nombre de lignes et le même nombre d'employés, alors il faut assumer que ce seront les mêmes coûts, les mêmes compagnies.

**M. Garon:** Quelle est la partie du Québec qui dépend du bureau de Québec et quelle est la partie du Québec qui dépend du bureau de Montréal?

**M. Le Blanc:** La province de Québec se divise à peu près en deux, par les districts judiciaires, si on trace une ligne Sherbrooke, Trois-Rivières en allant vers Shawinigan, alors, la partie de l'est va à Québec et la partie de l'ouest va à Montréal.

**M. Garon:** Ça va, pour l'engagement 3.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 3 est vérifié. J'appelle l'engagement 4.

**M. Garon:** Alors, pour les services informatiques, 850 000 \$. Dans ce cas-ci, il s'agit d'un contrat négocié, alors est-ce qu'il s'agit d'un contrat pour de l'équipement existant, pour du nouvel équipement, avec appel d'offres ou sans appel d'offres? On va me dire, sans doute, la réponse habituelle: Parce qu'on avait déjà de la machinerie et on continue avec la même machinerie.

**M. Le Blanc:** M. le député, pour vous répondre, ceci est l'ensemble de notre réseau informatique qui est relié au bureau central d'informatique, le BCI, et ça couvre tout l'ensemble, Montréal et Québec. Chaque année, naturellement, il y a une révision de l'utilisation de l'informatique et les 850 000 \$, si je me souviens bien, représentent une diminution d'environ 200 000 \$ sur les budgets précédents. Alors, ça vous donne une idée, vu la baisse qu'il y a eu au niveau des informations qui devaient être données dans l'informatique, il y a eu baisse, à ce moment-là.

**M. Garon:** Une baisse de combien?

**M. Le Blanc:** D'environ 200 000 \$.

**M. Garon:** Par rapport à antérieurement.

**M. Le Blanc:** C'est ça.

**M. Garon:** Pour un contrat de quelle durée?

**M. Le Blanc:** C'est révisé à chaque année. A chaque année, lors des budgets.

**M. Garon:** L'an dernier, ça vous coûtait, vous voulez dire 1 050 000 \$, et cette année 850 000 \$, pourquoi?

**M. Le Blanc:** C'est ça. Parce qu'il y a eu diminution dans la réglementation, entre autres, au niveau de la législation sur le camionnage, et il y a moins d'employés à la Commission.

**M. Garon:** Combien d'employés de moins?

**M. Le Blanc:** Vingt-trois employés sur l'année précédente.  
(15 heures)

**M. Garon:** Mais les employés ne sont pas compris dans le montant qu'il y a là.

**M. Le Blanc:** Non, non.

**M. Garon:** A cause de la déréglementation, il y a eu moins d'employés et, s'il y a moins d'employés, il y a moins de machinerie utilisée.

Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements du mois d'avril pour la Commission des transports sont vérifiés.

**M. Garon:** Mai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Liste de mai, engagements du mois d'avril, sous réserve de l'obtention des réponses aux questions prises en note. Alors, j'appelle les engagements dans la liste du mois de juillet, dans la liste du mois d'août, engagements de juillet, l'engagement 1.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 1. Dans la liste d'août, le mois de juillet.

#### Août

**M. Garon:** Dans la liste du mois d'août. Alors, il s'agit de la soumission sur invitation, fichier, contrat de services professionnels pour la réalisation du plan directeur de gestion des systèmes d'information, Conseillers en gestion et informatique CGI inc., 70 000 \$. Alors, qui a été invité à soumissionner, c'est marqué: Voir feuille ci-jointe, mais la feuille ci-jointe, je ne l'ai pas.

**M. Le Blanc:** Bon, nous sommes allés au fichier et dix noms de firmes ont été soumis.

**M. Garon:** Oui.

**M. Le Blanc:** Et nous avons dû aller à trois appels auprès de ces firmes: le 2 mars, le 15 mars et le 18 avril.

**M. Garon:** Quelles étaient les firmes... Est-ce qu'il y avait un comité de sélection et quels étaient les membres et les fonctions des membres du comité de sélection?

**M. Elkas:** Le nom des firmes: Somapro, Pete Marwick, Société conseil Sol in, Pro-Conseil informatique, Price-Waterhouse, la Société Lambda, le Groupe des spécialistes de systèmes, Conseillers en gestion et informatique CGI, LNL informatique et puis Copeland ltée. Et le nom des gens qui ont fait partie du comité de sélection: Yves-Marie Picard, secrétaire, Charlotte Drapeau, Bernard Verreault, Hélène Tremblay et Me Ferland.

**M. Garon:** Oui, mais les fonctions. Secrétaire veut dire...

**M. Elkas:** Yves-Marie Picard est directeur des systèmes à la Commission des transports.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Mme Charlotte Drapeau est directrice régionale.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** M. Bernard Verreault...

**M. Garon:** Directrice générale où?

**M. Elkas:** Ici, à Québec.

**M. Garon:** À la Commission ?

**M. Elkas:** Oui, à la Commission des transports. M. Bernard Verreault est un analyste à la direction des systèmes et Mme Hélène Tremblay est de la DGI, direction générale de l'informatique au ministère des Communications.

**M. Garon:** Ça va.

### Octobre

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 1 de la liste du mois de juillet est vérifié. Nous revenons à la liste de décembre, octobre, les engagements 4, 18 et 47. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 4 est vérifié. J'appelle l'engagement 18.

**M. Garon:** À l'engagement 18, il s'agit d'un supplément, hein, l'engagement 18, c'est bien l'engagement 18?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Dépasse... c'est ça... Non, ce n'est pas celui-là. Je n'ai pas le bon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Dans la liste du mois de décembre, c'est ça. Un groupe électrogène à moteur diesel de 55 kilowatts en service d'urgence et de 40 kilowatts - je suppose - en service continu. C'est un contrat négocié.

**M. Garon:** Transport maritime et... aérien. Ils ne vont pas en appel d'offres là-dessus?

**Une voix:** Non.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 18 est vérifié. J'appelle l'engagement 47.

**M. Garon:** Une subvention à l'Association des gens de l'air du Québec. Pourriez-vous me

dire quel était l'état des subventions avant 1988-1989 puisqu'on dit qu'il y avait 460 000 \$, dont 160 000 \$ en 1988-1989 et 300 000 \$ pour les autres années, sans dire le nombre d'années? Est-ce qu'on pourrait me dire le nombre d'années pour les 300 000 \$ et quel était l'état de la subvention antérieurement?

**M. Elkas:** 1985-1986, 60 000 \$, M. le député; 1986-1987, 59 775 \$; 1987-1988, 135 000 \$; 1988-1989, 160 000 \$; 1989-1990, 150 000 \$, et prévus pour 1990-1991, 150 000 \$.

**M. Garon:** 150 000 \$ pour chacune des deux autres années. Et avant, c'était 135 000 \$ et avant 135 000 \$, c'était combien avez-vous dit?

**M. Elkas:** 59 775 \$.

**M. Garon:** 59 775 \$, en quelle année?

**M. Elkas:** 1986-1987.

**M. Garon:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Maltais:** J'aurais une question.

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

**M. Maltais:** Je ne sais pas, M. le ministre, mais subvention à l'Association des gens de l'air du Québec, ça va, en soi, mais pourquoi subventionne-t-on les gens de l'air? C'est un syndicat, que je sache. Pourquoi pas la CSN? Pourquoi pas la FTQ?

**M. Elkas:** C'est pour assurer un meilleur suivi des dossiers qui touchent l'aviation civile au Québec et on touche aussi le Bureau de placement en aviation du Québec. En passant, eux, ils ont placé 59 personnes... facilité la tâche en plaçant 59 personnes dans ce domaine. Alors, il sert à aider les gens du Québec.

**M. Maltais:** Ce sont des mandats que le ministère des Transports donne à l'Association des gens de l'air, qui rétribue en contrepartie. C'est ça? Est-ce que ce sont des mandats ou si c'est une subvention pour services rendus? Ce sont des mandats?

**Une voix:** Non, ce ne sont pas des mandats.

**M. Elkas:** Le mandat a pour but de faire la promotion de ce service, pour s'assurer que les gens sont mis au courant. C'est une question de sensibilisation aussi, pour que les gens du Québec soient conscients - et leurs membres - qu'il y a des jobs en place, évidemment.

**M. Maltais: O. K.**

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va.

**M. Elkas:** Des emplois, excusez-moi.

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

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un protocole d'entente avec l'Association des gens de l'air du Québec? Pour le montant que vous lui versez, est-ce qu'il y a une entente? Est-ce que vous lui confiez des responsabilités ou est-ce que vous dites pour quelles fins ces sommes d'argent là sont données?

**M. Elkas:** Il y a une entente qui date... entre le ministère et l'Association des gens de l'air. La dernière a été signée au mois de mars 1989. Du 1<sup>er</sup> avril 1988 au 31 mars 1991.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'entente et de l'entente antérieure?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** De celle-là et de celle qu'il y avait auparavant. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements du mois d'octobre sont vérifiés sous réserve de l'obtention des réponses aux questions prises en note. J'appelle encore la liste de décembre.

### Ministère des Transports

#### Décembre 1988

**M. Garon:** De novembre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le mois de novembre, l'engagement 8. Dans le mois de novembre, il y a les engagements 8, 33, 35, 43, 79, 84, 95 et 111. Alors, l'engagement 8, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Trois soumissions reçues. L'engagement 8 est vérifié.

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

**M. Garon:** Il s'agit d'un dépassement de 8300 \$ pour porter le contrat à 74 800 \$ le coût des services pour effectuer une analyse fonctionnelle et une analyse organique du système intégré des micrographies des plans du ministère des Transports par le groupe de consultation en management et système informatique, MSI inc., de Sainte-Foy. Pourriez-vous nous dire quelles sont les raisons des dépassements de coût et quel

est le fonctionnaire, le plus à la base, qui a approuvé les augmentations?

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

**M. Elkas:** La principale raison de cette demande est due à l'ajout de certaines fonctions non prévues aux devis initiaux, soit la production des statistiques, le traitement des données et saisies sur micro-ordinateurs. En conséquence, on a dépassé de 8300 \$. Pour répondre à votre deuxième question, M. Paul Maranda.

**M. Garon:** Quelle est sa fonction?

**M. Elkas:** Il est sous-ministre adjoint au ministère des Transports, Direction administration et gestion financière.

**M. Garon:** Il a signé comme sous-ministre, je comprends, mais la première autorisation ou la première recommandation ne devait pas venir du sous-ministre. Elle venait de qui?

**M. Elkas:** De la Direction des systèmes de gestion, de Daniel Deschênes, directeur.

**M. Garon:** Il est le directeur de quoi?

**M. Elkas:** De la Direction des systèmes de gestion du ministère.

**M. Garon:** Est-ce un service ou une direction générale?

**M. Elkas:** C'est une direction.

**M. Garon:** C'est le directeur général, M. Deschênes.

**M. Elkas:** C'est une direction.

**M. Bard (Jean-Marc):** Mme la Présidente, c'est le directeur d'une direction. La direction générale relève d'un sous-ministre adjoint. Une direction relève d'un directeur et après ça, il y a des services. Dans le cas des systèmes de gestion, c'est une direction et non pas une direction générale. La direction générale relève toujours d'un sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

**M. Garon:** Alors, il n'y a pas de directeurs généraux au ministère des Transports. Il y a des sous-ministres adjoints et des directeurs de services. Il semble n'y avoir aucune direction générale.

**M. Bard:** Il y en a quatre. Au ministère des Transports, je pense... Est-ce qu'on a remis l'organigramme, la semaine dernière?



**M. Garon:** Non, c'est parce que c'est une conséquence. Je suis intéressé à savoir ce que vous dites là parce que...

**M. Bard:** C'est ça. Au ministère des Transports, il y a quatre grandes directions générales. La Direction générale du génie, la Direction générale des opérations, la Direction générale de l'administration et de la gestion financière et la Direction générale du transport terrestre, des personnes et des marchandises. Ce sont les directions générales...

(15 h 15)

**M. Garon:** Oui.

**M. Bard:** ...en dessous des directeurs généraux. Les directeurs généraux sont les sous-ministres adjoints.

**M. Garon:** Il n'y a pas de directeurs généraux comme tel?

**M. Bard:** Non. Ce sont des sous-ministres adjoints.

**M. Garon:** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 33 est vérifié?

**M. Garon:** Ça a l'air d'une question anodine mais, pour moi, ce n'est pas anodin, parce que la réforme que j'ai faite en agriculture c'est de faire disparaître les directeurs généraux aussi.

**M. Bard:** On déposera l'organigramme.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je sais à quel point ça a été difficile.

**M. Elkas:** Vous me direz pourquoi.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Vous me direz pourquoi pas aujourd'hui.

**M. Garon:** Ah! parce que le sous-ministre adjoint avait seulement un employé, le directeur général...

**M. Elkas:** Ah! pas de portée de direction.

**M. Garon:** ...et chacun se demandait qui avait la direction, qui avait l'autorité sur la direction générale. Alors, j'ai décidé d'en limoger un des deux, pensant qu'il n'y aurait plus de problème. C'est ça qui est arrivé, d'ailleurs.

**M. Elkas:** Une grande portée...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 33 est vérifié?

**M. Garon:** Pas d'autorité. Engagement 33, oui, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'engagement 35. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Quel était le comité qui a procédé à la sélection, dans ce cas-ci...

**Une voix:...**

**M. Garon:** ...du Groupe D.R.M. inc., de Sainte-Foy?

**M. Elkas:** M. Marcel Ayoub, chef du service développement des systèmes; M. Théodore Jiona, directeur, entretien; M. Alain Vallières, directeur régional à Chicoutimi.

**M. Garon:** Et quelle a été la raison du choix de cette firme?

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Quelles ont été les raisons du choix de cette firme plutôt que les autres?

**M. Bard:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Bard.

**M. Bard:** Dans le cas présent, en informatique, c'est une demande de services pour professionnels ou une demande de proposition avec prix. La première enveloppe des soumissionnaires est d'abord ouverte où on fait une évaluation des firmes qui vont être retenues. Une fois que, sur la qualité de la présentation, le prix étant un inconnu, un nombre de firmes est retenu - et, dans ce cas-ci, on nous indique qu'il y a eu trois firmes de retenues, soit C.G.I. inc., Infor-Mission ltée et Groupe D.M.R. inc. - après coup, l'enveloppe prix est ouverte. Il y a des facteurs de pondération: l'estimé du ministère était de 60 000 \$, le groupe D.R.M. avait la proposition avec le prix le plus bas, à 52 550 \$, suivi de Infor-Mission, à 53 144 \$, et de C.G.I. inc., à 54 400 \$. L'estimé du ministère était à 60 000 \$, je crois que je l'ai mentionné.

**M. Garon:** C'est-à-dire que c'est serré, s'il n'y a pas de supplément. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement financier 35 est vérifié. J'appelle l'engagement 43.

**M. Garon:** Alors, il s'agit d'un dépassement important de 924 664,67 \$ "pour porter à

9 216 664,67 \$ le coût pour la construction d'une piste, voie de circulation, tablier, route d'accès à l'aéroport de Salluit, dans la municipalité de Salluit," dans le comté d'Ungava. Quelles sont les raisons de l'augmentation des prix de 10 % approximativement d'un peu plus que 10 %?

**M. Elkas:** La variation des quantités équivaut à 690 450 \$.

**M. Garon:** Quelle quantité? Quantité de quoi?

**M. Elkas:** Variation des quantités.

**M. Garon:** Des quantités de quoi?

**M. Elkas:** Augmentation des quantités de déblais première classe et de roches granulaires concassées, les deux équivalant à 690 450 \$.

**M. Garon:** Est-ce que vous pouvez distinguer entre les deux?

**M. Elkas:** Déblais première classe, 372 650 \$, et roches granulaires concassées, 258 878 \$. Les travaux non prévus et approuvés, 197 304,98 \$ et les travaux prévus non anticipés, 200 691,80 \$.

**M. Garon:** La première soumission avait été de combien? Est-ce que ça avait été une soumission suite à des soumissions publiques?

**M. Elkas:** La soumission était de 7 538 360 \$.

**M. Garon:** Combien? Pouvez-vous le dire encore?

**M. Elkas:** 7 538 360 \$. Ça a été donné à la construction Arenco, en 1985, puis ça a été signé en mai, le 2 mai 1985. Ladite compagnie a été achetée, parce qu'elle faisait banqueroute, par la compagnie Roche, qui a d'ailleurs continué le contrat.

**M. Garon:** Ça veut dire au fond, si on calcule les imprévus de 10 %, que c'est une augmentation du prix qui est assez considérable. Au lieu de 7 538 000 \$, on est rendus à 9 216 000 \$, ça veut dire 1 700 000 \$, approximativement, de plus par rapport au coût initial, avant imprévus et avant supplément. C'est une augmentation assez forte. C'est 20 % de plus. C'est ça, 1 700 000 \$ par rapport à 7 500 000 \$, ce sont 20 % de dépassement.

**M. Elkas:** Vu, M. le député, qu'on a plusieurs dossiers sur les aéroports du Nord, on aimerait que Clément Tremblay nous donne un exposé sur le contexte...

**M. Garon:** Je le connais le contexte.

**M. Elkas:** ...et puis que M...

**M. Garon:** J'ai tout vu ces aéroports-là.

**M. Elkas:** ...Michel Boivin nous donne les explications pertinentes sur ce dossier-ci. Ça vous va?

**M. Garon:** Non, je connais Salluit, je suis déjà allé là. Ce n'est pas ça. Tous les aéroports du Nord dont vous parlez, je les ai déjà tous faits quand j'étais responsable des Pêches. Je les ai faits...

**M. Elkas:** Ha, ha, ha! Vous étiez là en...

**M. Garon:** ...dans certains cas, en bateau, dans certains cas, sur le dos d'Esquimaux.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** J'ai connu la technique. Mais ce que je veux savoir, c'est quand vous me dites du déblaiement, si on fait une piste de telle largeur, telle longueur, comment se fait-il qu'il y ait plus de déblaiement que prévu? Parce que la piste, j'imagine... Est-ce que la longueur et la largeur de la piste ont varié ou si ça n'a pas varié? Parce que, normalement, on dit, j'imagine, lorsqu'on fait une piste, on...

**M. Elkas:** Michel Boivin, ingénieur de la région 3-1, va vous répondre, M. le député.

**M. Boivin (Michel):** Bonjour, M. le député. En réponse à votre question au sujet des déblais, l'augmentation des quantités de déblais est principalement due à une variation dans le niveau du terrain naturel par rapport au niveau qui avait été utilisé pour fins de calcul lors de la préparation des plans et devis. Il faut se mettre dans le contexte où les plans et devis sont la responsabilité du gouvernement fédéral, pour la préparation des plans et devis. Dans ce cas-là en particulier, on a eu une erreur au niveau de l'évaluation du terrain naturel, ce qui fait qu'on a sous-estimé la valeur des déblais première classe au moment de la préparation de l'appel d'offres.

**M. Garon:** Quelle était la firme qui avait fait l'évaluation de ces déblais?

M. Boivin: La préparation des projets a été faite par Transports Canada et la firme qui a travaillé pour Transports Canada, pour faire ces projets-là, c'est Hamel, Beaulieu & Associés, de Drummondville, pour le compte de Transports Canada.

**M. Garon:** Sur appel d'offres ou contrat négocié, encore là?

**M. Boivin:** De la façon dont le gouvernement fédéral gère les mandats de firmes professionnelles, **mais** je ne **suls** pas au courant, M. le député.

**M. Garon:** Quand ça coûte plus cher, comme ça, en partant d'un plan fédéral, est-ce que vous facturez plus cher au fédéral, qui donne les subventions pour la construction de ces aéroports-là, ou bien si vous assumez la différence?

**M. Boivin:** D'abord, je dois vous dire que toutes les variations qui ont eu lieu dans ce contrat-là comme dans l'ensemble des aéroports nordiques ont dû être approuvées. Quand on apporte une modification aux plans, ça doit être approuvé par le concepteur. Alors, le cheminement, c'est que le mandataire du ministère sur les lieux détecte une erreur, nous en fait rapport, on la communique au fédéral qui, lui, va voir le concepteur. Alors, c'est une longue chaîne, mais c'est **comme** ça que ça s'approuve. Tout ça pour dire que ce n'est pas fait sans l'approbation du fédéral. Et le fédéral contribue aussi à 60 % des dépassements, comme il contribue à 60 % du montant du contrat original.

**M. Garon:** Dans ce cas-là, qui a autorisé les sommes supplémentaires?

**M. Boivin:** Dans ce cas-ci...

**M. Garon:** Je parle de la recommandation au niveau local. Je ne parle pas du sous-ministre adjoint qui n'est peut-être bien jamais allé à Salluit, qui a signé sur des rapports verbaux.

**M. Boivin:** Non. La gestion du contrat a été faite comme tout contrat à l'intérieur du ministère des Transports du Québec. Toutes les modifications ont été approuvées par la direction de la construction, le directeur en place à ce moment-là. Ça a changé, il y a eu plusieurs directeurs dans l'échelonnement du contrat; je n'ai pas le nom des personnes, j'ai le nom des positions. C'était M. Guy Bourgault, à ce moment-là.

**M. Garon:** Qui?

**M. Boivin:** Guy Bourgault, initialement.

**M. Garon:** Guy Bourgault. Un ingénieur?

**M. Boivin:** Oui, monsieur.

**M. Garon:** Est-ce qu'il est toujours au ministère, M. Bourgault?

**M. Boivin:** Il était directeur de la construction, c'était sa fonction.

**M. Garon:** Est-il encore...

**M. Boivin:** Non, il n'est plus au ministère, il est à sa retraite.

**M. Garon:** Ah! il a pris sa retraite. Une vraie retraite ou s'il a changé d'emploi?

**M. Boivin:** Que je sache, c'est une vraie retraite. Maintenant, je ne suis pas au courant de ses affaires personnelles.

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

**M. Boivin:** Je sais qu'il reste tout près de chez nous, à Cap-Rouge, mais je ne suis pas placoteux.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, c'est parce qu'il y en a qui quittent le gouvernement **puis** qui vont travailler pour des firmes, des fois. Comme M. Fortier, il est allé travailler pour les caisses populaires. Est-ce qu'il a eu des avis qui sont venus de ses fonctionnaires, des professionnels ou si c'est lui qui a autorisé puis c'est lui qui a...

**M. Boivin:** Ah! non, non. Les avis, M. le député... Pour chacune des modifications, le problème, d'abord, est détecté, en règle générale, sur le terrain, en cours d'exécution des travaux, par l'ingénieur mandataire du ministère qui est chargé de la surveillance sur le site. Il fait rapport chez nous, à la région 3-1, où nous sommes responsables de la gestion de ce contrat-là. Il doit nous expliquer l'essence du problème. Nous, on en fait part à nos supérieurs, en l'occurrence le directeur régional et le directeur de la construction.

Il y a d'abord, dans un premier temps, une entente de principe qui est accordée. Par la suite, le concepteur, le fédéral, doit réviser ses plans pour faire face à la nouvelle situation qu'on vient de découvrir. Il réviser ses plans, nous soumet des plans, on les soumet à l'entrepreneur pour lui demander un prix pour exécuter ces travaux-là qui sont différents de ceux pour lesquels il a soumissionné. Alors, suite à ça, il nous soumet un prix, on fait une analyse de prix qui est d'abord recommandée par notre firme surveillante, et, ensuite, ces prix sont analysés chez nous et recommandés à la direction de la construction pour approbation.

**M. Garon:** Est-ce que M. Bourgault était le directeur des travaux au niveau du projet, sur place?

**M. Boivin:** Oh! non. M. Bourgault était le directeur de la construction qui est directement en dessous du sous-ministre adjoint.

**M. Garon:** Non. Je voulais savoir si c'est lui qui était directeur du projet à Salluit, pour le ministère.

**M. Boivin:** A Salluit, le résident sur les lieux, c'était un ingénieur qui était d'une firme privée. Le ministère des Transports procède par firme d'ingénieur conseil pour la surveillance sur les lieux, en résidence, qui devient notre mandataire.

**M. Garon:** Et quel était-il...

**M. Boivin:** C'était le Groupe conseil Saguenay.

**M. Garon:** De quel endroit?

**M. Boivin:** De Chicoutimi.

**M. Garon:** Est-ce qu'il a été payé plus cher, étant donné qu'il y a eu des dépassements, ou si son contrat de surveillance au chantier a été le même que celui qui avait été prévu initialement ou s'il y a eu augmentation du prix payé au Groupe Saguenay de Chicoutimi qui surveillait les travaux à Salluit?

**M. Boivin:** Dans le mandat de surveillance du Groupe Saguenay de Chicoutimi, on avait un coût estimé de 546 712 \$, et l'ensemble du mandat va se terminer à 600 000 \$, c'est-à-dire en dedans du 10 %.

**M. Garon:** 600 000 \$?

**M. Boivin:** 600 000 \$ juste.  
(15 h 30)

**M. Garon:** Pourquoi va-t-il avoir...

**M. Boivin:** D'abord, il y a eu des travaux supplémentaires dans le contrat qui ont nécessité de sa part, justement, des travaux additionnels, des rapports justificatifs pour expliquer à tout le monde, justement... Quand on fait le tour de la chaîne comme ça, ce sont tous des gens qui ne sont pas toujours aussi familiers avec le contrat que celui qui est résident ou le chargé de projet pour la firme. Donc, eux doivent élaborer un rapport pour chacune des modifications. Aussi, il y a le fait que les travaux se sont échelonnés sur une plus longue période qu'anticipée. Ça aussi, ça a contribué à l'augmentation des coûts. Il y a eu aussi la confection des plans tels que construits qui, normalement, est de la responsabilité du concepteur. Or dans ce cas-ci, le concepteur étant Transports Canada, étant une firme d'ingénieurs-conseils pour le compte de Transports Canada, Transports Canada n'a pas voulu réaliser les plans tels que construits. Ils nous ont dit qu'eux n'en réalisaient pas pour leurs propres besoins, alors nous avons dû demander à la firme chargée de la surveillance

de réaliser les plans tels que construits, incluant les modifications apportées en cours d'exécution des travaux. Ce sont les principaux facteurs qui ont contribué à l'augmentation de 50 000 \$ environ des frais d'honoraires.

**M. Garon:** Vous ne trouvez pas, Mme la Présidente, M. le ministre, que si la firme qui est surveillante des travaux a une augmentation de ses honoraires pour des travaux additionnels, et en plus, c'est à elle-même les plans puis elle est payée pour les faire...

**M. Boivin:** Non, excusez.

**M. Garon:** C'est ça que j'ai compris.

**M. Boivin:** Elle ne fait pas les plans. Excusez, M. le député. **C'est-à-dire** que les plans sont faits par le concepteur, mais elle apporte les corrections sur les originaux des plans.

**M. Garon:** C'est ça que j'ai compris.

**M. Boivin:** Elle apporte les corrections après que les corrections aient été demandées par le concepteur. On ne peut pas jouer sur les plans de quelqu'un comme ça. Alors, c'est le concepteur seul qui peut apporter les modifications pour dire... Maintenant, la firme surveillante atteste, en modifiant les plans uniquement lors de l'exécution, de ce qui a été réellement réalisé.

**M. Garon:** Mme la Présidente, je veux demander à M. le ministre: Vous ne trouvez pas que ça fait une drôle de situation, où la firme qui surveille des travaux est payée plus cher si ça coûte plus cher.

**M. Boivin:** Non, non.

**M. Garon:** Bien, c'est ça. Ça coûte plus cher et la firme qui surveille... Son prix à payer est bonifié parce que ça a coûté plus cher.

**M. Boivin:** Ce n'est pas parce que ça a coûté plus cher nécessairement. Cette firme-là n'a pas intérêt à faire rehausser indûment le coût des travaux. La firme est là pour s'assurer que les plans et devis sont respectés, c'est-à-dire que l'entrepreneur réalise les travaux: tel qu'on a demandé et, par la suite, pour s'assurer qu'on a un ouvrage de qualité. Alors, c'est dans ce mandat-là, de s'assurer qu'on doit avoir un ouvrage de qualité, qu'il doit professionnellement nous faire rapport si on s'apprête à faire des choses qui ne sont pas correctes. C'est ce qu'il fait. Il nous rapporte quand... Il nous dit qu'il y a des choses qu'on s'apprête à faire qui ne sont pas correctes, qu'on doit changer. Alors, on les change. Et, c'est bien évident, que ça va impliquer une surcharge de travail de sa part qu'on paie en bout de ligne, c'est évident. Maintenant,

**est-ce** qu'on est mieux de payer 5 %, 6 % de plus de frais de surveillance pour avoir un ouvrage de qualité dont on est sûr ou si on aime mieux avoir un ouvrage dont on n'est pas sûr de la qualité et avec lequel on devra vivre pour les 20 prochaines années?

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

**M. Boivin:** Bien oui.

**M. Garon:** Je comprends que vous dites ça. La vertu, je sais que tout le monde est pour la vertu, sauf que c'est sa pratique qui est difficile. Ce que je veux dire, essentiellement, c'est que vous ne pensez pas qu'une firme qui est chargée de surveiller des travaux, qui va être payée plus cher si les projets initiaux ne sont pas respectés...

**M. Boivin:** Non, M. le député.

**M. Garon:** ...n'a pas intérêt, au fond...

**M. Boivin:** Il est payé au taux horaire. Il n'est pas payé au pourcentage du montant des travaux réalisés.

**M. Garon:** Quelle que soit la forme?

**M. Boivin:** Il est payé au taux horaire pour l'ouvrage qu'on lui demande. Nous, il est notre mandataire. Il doit exécuter ce qu'on lui demande. Quand on lui demande de nous produire un rapport justificatif pour apporter une correction, c'est à notre demande. C'est dans ce sens-là qu'il est rémunéré au taux horaire, selon le décret 1235 en vigueur.

**M. Garon:** Vous n'avez pas l'impression que ça serait mieux de payer plus cher une firme qui a bien surveillé qu'une qui a eu des dépassements?

**M. Boivin:** Non.

**M. Garon:** Ce sont des dépassements tout de même de 20 % ça. C'est 1 700 000 \$.

**M. Boivin:** La firme qui est mandataire pour la surveillance n'est pas responsable des dépassements au coût des travaux. Les principales raisons du coût des travaux, c'est comme on l'a dit, d'abord, en ce qui a trait au niveau de roc. La firme qui a fait la surveillance n'a aucune incidence sur le niveau du roc quand elle est arrivée là. C'est elle qui a détecté que le terrain naturel était un mètre plus haut que ce qui avait été utilisé pour faire les plans. Alors, ça, elle n'a pas d'incidence là-dedans. Elle n'a rien à voir avec ça. De même en est-il sur des changements qu'on a apportés en cours d'exécution du contrat.

**M. Garon:** Le terrain... Vous êtes en train de me dire que les firmes professionnelles - qui ne sont pas payées gratis, ce sont des centaines de milliers de dollars - avaient situé le terrain un mètre plus haut qu'il ne l'était en réalité. Est-ce que vous avez fait une plainte à la corporation des ingénieurs pour avoir mal évalué la hauteur du terrain? C'est quoi, fa-pente?

**M. Elkas:** M. Clément Tremblay, que vous connaissez assez bien, va répondre à votre question.

**M. Garon:** Le terrain était...

**M. Elkas:** Les règles ne changent pas. Les règles ont toujours été les mêmes, même pendant que vous étiez au pouvoir.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. C'est l'application des règles.

**M. Elkas:** Si le concept change. Il me semble que la surveillance va changer.

**M. Garon:** Non, mais on me dit: Le terrain... Le monsieur vient de me dire: Le terrain sur les plans, il y a eu une erreur. Alors, ce sont les contribuables qui doivent payer l'erreur. Habituellement, ce sont ceux qui font les erreurs qui paient.

**M. Boivin:** Non, M. le député, ça n'aurait pas coûté plus cher s'il n'y avait pas eu d'erreur. C'est qu'on aurait estimé mieux. La valeur du montant estimé aurait été plus précise. Et on n'a pas fait plus de travaux en ce qui a trait au déblai de roc. On en a fait plus que prévu mais on n'en a pas fait plus qu'il y avait besoin d'en faire.

**M. Garon:** Non, je ne dis pas ça.

**M. Boivin:** Ce que je veux dire, c'est que si on n'avait pas commis cette erreur-là, notre évaluation aurait été meilleure et le prix soumissionné aurait été plus élevé. Et ça nous aurait quand même payé... Aux payeurs de taxes, on aurait quand même payé le même prix. On a juste déblayé le roc qui était en trop de toute façon, sauf qu'on ne l'avait pas prévu, ce roc en trop. C'est juste ça l'erreur. Donc, si l'erreur n'avait pas été faite, on aurait au moment de l'appel d'offres évalué plus de déblai première classe à réaliser. L'entrepreneur nous aurait soumis un prix plus cher et on aurait payé le même prix. C'est ça qui est arrivé. C'est une erreur sur papier.

**M. Garon:** Quand vous dites que le terrain a été évalué un mètre plus haut qu'il était en réalité, vous voulez dire quoi exactement?

**M. Bolvin:** Ce que je veux dire, c'est à supposer que cet excédent-là ici, on doit l'enlever pour rencontrer certaines normes... Or, quand on est arrivés sur les lieux, ce n'était pas ça l'excédent, c'était ça. Maintenant, si on avait su quand on a **fait** la préparation des plans que l'excédent était ça, on aurait évalué la bonne quantité et le prix aurait été le même.

**M. Garon:** De quelle façon peut-on se tromper en faisant cette évaluation-là?

**M. Bolvin:** Bon. Le problème, c'est qu'au niveau... l'arpentage géodésique n'est pas toujours rendu parfait, à point, jusque dans le nord. Donc, quand ils font l'évaluation au début, l'arpentage pour fins de conception, c'est un arpentage qui quelquefois, comme on peut le voir, a manqué de précision pour des raisons... D'abord, ce n'est pas si facile qu'ici. Les points de repère ne sont pas aussi fréquents que dans le sud. Il en existe quelques-uns. Je pense même - là, je vous dis ça sous toutes réserves - que dans le cas de **Salluit**, le point de repère était à Deception Bay qui est à 60, 70 milles plus loin pour ramener ça chez nous, à Salluit, pour évaluer ensuite l'élévation réelle pour calculer ce qu'on doit enlever comme roc.

**M. Garon:** Est-ce que vous utilisez la méthode des azimuts?

**M. Boivin:** Je ne pourrais pas vous dire.

**M. Garon:** Parce que j'ai vu ça dans les études de Mirabel. On avait justement des points géodésiques **maïs** en fonction des azimuts. D'ailleurs, personne ne comprenait comment ça marchait. Mais si...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** Azimut ou malamut?

**M. Garon:** Si la technique n'est pas au point, pourquoi prend-on celle-là?

**M. Boivin:** En 1982, c'était la meilleure. On a pris ce qu'il y avait de mieux, de disponible à ce moment-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, un complément de réponse.

**M. Elkas:** Je me demandais, au niveau du contexte où on se place... il me semble qu'on pourrait répondre à bien des questions si M. Clément Tremblay pouvait nous situer dans cet argument qu'on semble avoir. Alors, M. Tremblay.

**M. Garon:** Je vais vous dire une chose, Mme la Présidente...

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

**M. Garon:** ...je ne pose pas de question à M. Tremblay. C'est lui qui m'a **fait** visiter Salluit.

**M. Elkas:** Vous n'êtes pas le seul dans la salle.

**M. Tremblay (Clément):** À ce moment-là, vous devez vous souvenir très bien de ce qui s'était passé lors de cette réunion-là. Le 27 septembre 1983, lorsque le ministre des Transports, M. Clair, a signé l'entente sur les aéroports nordiques, l'entente en question décrivait très bien les responsabilités des différents ministères, Transports Canada et Transports Québec. Une chose qui a été négociée - c'était comme ça, il a fallu vivre avec - c'est que Transports Canada est responsable de la préparation des plans et devis, des études préliminaires du choix des sites. Une fois qu'il a fait ça, il le transfère à Transports Québec. Transports Québec exécute les travaux, est maître-d'oeuvre responsable au niveau de l'environnement des études d'impact, propriétaire des infrastructures, de l'opération d'entretien, de la maintenance. Lors du transfert de la documentation, des plans et devis, avec l'implication de deux, trois ou quatre firmes-conseils, il y a toujours des imbroglios qui se passent, comme Michel vient de conter. Ça, c'est une des raisons qui ont été difficiles au début à s'ajuster, prendre des plans de Transports Canada et les bâtir chez nous, ces travaux-là, avec leurs plans à eux autres. C'était une des faiblesses **peut-être** de l'entente à ce moment-là. Ça s'est négocié par après. Ça s'est réajusté. Transports Canada a **collaboré** avec nous autres et là, on n'a plus de problème. Salluit a été un des exemples de ça.

**M. Garon:** Au fond, peu importe l'entente, c'est que si la firme a fait une erreur... Quelle que soit l'entente, c'est la firme qui a fait l'erreur.

**M. Tremblay (Clément):** Je vous le concède, M. le député. Mais il y a un autre problème aussi. Dans le nord du Québec, on pourrait faire des études très poussées, très perfectionnées pour avoir des plans précis à quelques millièmes près, si vous voulez. Mais on va dépenser des sommes folles pour arriver à ces documents-là. On aimerait mieux y aller avec des documents qui étaient des fois faits à partir de photos aériennes et arriver avec des quantités estimées. Comme Michel vous disait, ça ne nous coûte pas plus cher en bout de ligne parce que la roche, il faut l'**ôter** de toute façon pour construire une piste. Donc, c'est ce qu'on a **fait**. C'était connu à l'avance qu'on arrivait dans ça, dans les évaluations. On construit des aéroports en 1990

avec des estimations qui ont été faites en 1978, douze ans plus tard. C'est difficile d'avoir tout prévu à ce moment-là et d'avoir des chiffres et des valeurs.

**M. Garon:** Oui mais, entre vous et moi, la roche n'a pas beaucoup bougé entre 1978 et 1980...

**M. Tremblay (Clément):** La roche n'a pas bougé mais les demandes des Inuit ont augmenté, par exemple. Les considérations ont changé, les salaires ont changé, le "fuel" coûte plus cher, la dynamite coûte plus cher, les transports coûtent plus cher.

**M. Garon:** Ouais, mais quand ils ont soumissionné, ils ont prévu ça. L'erreur, c'est d'avoir évalué la hauteur du terrain... Est-ce que vous pourriez, M. le ministre, nous déposer tous les avis écrits, à partir des approbations au niveau local jusqu'au niveau du sous-ministre adjoint ou en titre concernant les dépassements? Ce dépassement-là.

**M. Elkas:** M. le Président, je ne saisis pas trop le but de la question.

**M. Garon:** Pour les dépassements, il y a eu des avis écrits. Il y a eu le directeur du chantier qui a dû faire un avis écrit. Ça s'est fait verbalement ou par écrit?

**M. Tremblay (Clément):** Toujours par écrit, avec des notes de chantier qui sont tenues...

**M. Garon:** Vous voyez, vous êtes chanceux. À Salluit, ça se fait par écrit alors qu'à Montréal, apparemment, ça se fait souvent verbalement. Vous êtes chanceux. C'est pour ça que, comme il y a eu des écrits, est-ce qu'on pourrait avoir une copie des avis écrits recommandant... d'actes autorisés des dépassements, du plus bas au niveau de Salluit jusqu'au niveau le plus haut du ministère.

**M. Tremblay (Clément):** Le cas le plus bas à Salluit, c'est une réunion de chantier. C'est lorsque sur le terrain, un des techniciens s'aperçoit qu'il y a une anomalie. Il le souligne et ça commence: réunion de chantier, mémoire, etc. À ce moment-là, vous allez avoir le dossier au complet de l'aéroport de Salluit, monsieur.

**M. Garon:** Non, juste sur le dépassement.

**M. Tremblay (Clément):** Juste sur les dépassements?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Je vais prendre connaissance de

la question du député, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le secrétaire prend la question en note et vous la fait parvenir au cabinet.

**M. Elkas:** Merci beaucoup.

**M. Garon:** Alors, vous allez nous fournir les documents, Pardon?

**M. Elkas:** Pas nécessairement. On va prendre avis de la question. Je vais la considérer et je vous reviendrai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien là, il prend la question et si...

**M. Garon:** Bien non. C'est que vous répondez ici ou bien vous répondez par écrit par la suite. Vous ne pouvez pas dire: Je vais décider plus tard si je réponds ou si je ne réponds pas.

**M. Elkas:** Je vais prendre connaissance du document pour commencer. Laissez-moi voir ce qui en est et là je vous reviens.

**M. Garon:** Il ne doit pas y avoir un document, il doit y avoir plusieurs documents, j'imagine.

**M. Elkas:** Je comprends, il y en a pour dix ans, pas tout à fait.

**M. Garon:** Il n'y en a pas pour dix ans.

**M. Elkas:** On va vous répondre par écrit.

**M. Garon:** Non, non. Je n'ai pas demandé... J'ai demandé les documents autorisant les dépassements et la chaîne des documents autorisant les dépassements au niveau du ministère, c'est ça que j'ai demandé, à partir du chantier jusqu'à la direction du ministère. Le ministre n'était pas là.

**M. Elkas:** Oui, Mme la Présidente, c'est fait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Cela va?

**M. Elkas:** Oui, d'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 43 est vérifié. J'appelle l'engagement 79.

**M. Garon:** Bon, alors c'est un autre dépassement ici de 13 650 \$ pour porter à 173 650 \$ le coût du contrat pour effectuer une étude d'impact sur l'environnement pour deux aéroports nordiques, les localités de Kangiqsualujuaq et Aupaluk dans le comté d'Ungava.

**Une voix:** Quels noms?

10 %.

**M. Garon:** Je viens de vous le dire là.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Celui qui est marqué à l'engagement 79, par la firme Pluram inc., de Montréal. Pourriez-vous nous dire quel était le montant du contrat initial avant imprévus, etc. ?

**M. Elkas:** 160 000 \$.

**M. Garon:** 160 000 \$. Est-ce qu'il y a eu des imprévus ou s'il n'y en avait pas de prévu?

**M. Elkas:** Des imprévus... La raison de cette demande est due à des travaux supplémentaires concernant la route qui longe la piste et la relocalisation du réseau de l'égout, du dépotoir de cette ville...

**M. Garon:** Non, ce n'est pas ça que je demande.

**M. Elkas:**... ainsi que la relocalisation de la piste.

**M. Garon:** Je ne vous demande pas le contenu des travaux, je vous demande le prix initial avant les imprévus.

**M. Elkas:** Excuse, excuse. Il n'y avait pas d'imprévus.

**M. Garon:** Il n'y avait pas d'imprévus?

**M. Elkas:** Dans les 160 000 \$, non.

**M. Garon:** O. K.

(15 h 45)

**M. Elkas:** O. K. La raison pour laquelle...

**M. Garon:** Et le montant additionnel est 13 650 \$.

**M. Elkas:** C'est ça. Et je viens de citer les raisons pour lesquelles on l'a dépassé.

**M. Garon:** Alors c'est quoi, les raisons?

**M. Elkas:** Je viens de les citer.

**M. Garon:** Bien je...

**M. Elkas:** Cette demande est due à des travaux supplémentaires concernant la route longeant la piste et la relocalisation du réseau d'égout et du dépotoir de cette municipalité, ainsi que la relocalisation de la piste à Aupauluk qui ont nécessité la modification au rapport de l'étude. Et les dépassements sont inférieurs à

**M. Garon:** Voulez-vous dire que l'étude initiale ne comprenait pas ces items-là?

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Tremblay (Clément):** Parce qu'ils n'existaient pas quand on a commencé à faire ces études.

**M. Garon:** Il n'y avait pas de...

**M. Tremblay (Clément):** Les dépotoirs ont été construits en cours de route, et les routes d'accès à ces dépotoirs-là et les routes d'accès aux prises d'eau. Lorsqu'on est arrivés avec les spécialistes pour faire les études d'impact, ils ont dit: Hé, vous allez couper notre route pour aller au dépotoir et vous allez donc devoir faire soit un nouveau dépotoir, soit une nouvelle route. Et on a pris des gens, on a regardé ça davantage selon les normes du ministère de l'Environnement et c'est ce qui nous a amené des coûts supplémentaires dans ces cas-là, monsieur.

**M. Garon:** Combien passe-t-il de véhicules sur cette route?

**M. Tremblay (Clément):** Il doit en passer deux par jours, c'est le "truck" qui va mener les déchets au dépotoir, plus un visiteur blanc, de temps en temps, qui va voir.

**M. Garon:** Quel était le problème pour justifier 13 650 \$ de plus, je ne comprends pas, là. S'il passe deux véhicules par jour, l'impact doit être mineur.

**M. Tremblay (Clément):** L'impact est mineur mais il faut quand même faire une route. Pour faire une route, il faut arriver dans l'environnement, pour faire un droit de passage de la route et ces choses-là ont été évaluées par les spécialistes de l'Environnement. Consultation avec la population: aimez-vous mieux la route là ou là? Est-ce que ça dérange quelque chose? Est-ce que votre "trail à skidoo" quand vous arrivez de chasser est là? Des choses comme ça? 13 000 \$ pour faire une affaire de même, monsieur, ça paye à peine le voyage d'une semaine, d'une équipe de trois personnes.

**M. Garon:** Vérifié.

**M. Elkas:** Le ministre Henri LeMay était le ministre responsable, dans le temps, qui a autorisé ce dépassement.

**M. Garon:** Oui. Comment se fait-il qu'il arrive dans les engagements du mois de novembre



1988, parce que le dépassement...

**M. Elkas:** Il a autorisé les travaux originaux et il n'avait pas prévu les travaux additionnels, dans le temps. Mais il avait dû les négocier par après. C'est nous qui l'avons fait par après, excusez.

**M. Garon:** En quelle année?

**M. Elkas:** Lui...

**M. Garon:** Il a signé en quelle année, Henri LeMay?

**M. Elkas:** Le 11 février 1985.

**M. Garon:** Les travaux ont commencé quand?

**M. Tremblay (Clément):** Les travaux d'Aupaluk ne sont pas commencés, monsieur. La piste d'Aupaluk, le contrat est allé en soumissions publiques au mois de décembre 1989, les travaux devraient commencer au mois de juillet 1990.

**M. Garon:** Mais si le ministre a signé au mois de février 1985, comment il se fait... on est rendus au début de 1990...

**M. Tremblay (Clément):** Parce que c'est un programme de dix ans, voyez-vous, ce qui fait qu'on travaille dedans, on se prépare, on fait des études d'impact, on volt à obtenir nos certificats, on prépare les soumissions, on visite les chantiers avec les entrepreneurs, et on continue comme ça. Deux par année pour faire douze aéroports dans dix ans.

**M. Garon:** Deux?

**M. Tremblay (Clément):** Deux aéroports par année, pour pouvoir finir un programme pendant dix ans.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 79, vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

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

**M. Garon:** L'entente Canada-Québec pour les aéroports inuit avait été signée en quelle année?

**M. Tremblay (Clément):** Le 27 septembre 1983, à Kuujuaq.

**M. Garon:** L'engagement 84, vérifié.

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

84 vérifié. J'appelle l'engagement 95.

**M. Garon:** Je regarde vos engagements, j'ai l'impression que vous êtes plus en charge du Nord qu'en charge de Montréal!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** Pour le trafic, ça va mieux dans le Nord qu'à Montréal.

**M. Garon:** J'espère que vous ne couperez par le Nord, parce que ça vous coûte plus cher dans l'ouest de Montréal.

**M. Elkas:** Ça coûte plus cher, parce que vous l'avez négligé pendant longtemps.

**M. Garon:** Bien non, les ententes ont été signées par notre gouvernement, vous l'avez dit-on vient de vous le dire. Hein?

**M. Elkas:** Montréal.

**Une voix:** C'est vérifié.

**M. Garon:** Attendez un peu, subvention supplémentaire à la municipalité de la Côte-Nord du golfe Saint-Laurent relativement au transport de passagers sur la rivière Saint-Augustin, de 59 500 \$. Quelle est la raison? En fait, il s'agit de 5500 \$ en 1988-1989. Ça doit être à peu près... Quel est le montant pour chacune des autres années et quelle est la raison? Est-ce que c'est parce qu'il y a plus de passagers que prévus ou parce que le prix à subventionner a augmenté en raison de l'augmentation du prix des vols réguliers des différentes compagnies d'aviation pour les années 1988, 1989 et 1990?

**M. Elkas:** Durant les années 1985-1986, la municipalité a payé 450 \$ par semaine tandis que, l'an dernier, le transporteur recevait 365 \$ du ministère pour ses opérations. Cependant, en 1988, la municipalité s'est engagée, pour trois ans, à verser 695 \$ par semaine. Cette hausse s'explique par un service accru en temps et en nombre de voyageurs à bord des avions et des compagnies aériennes Inter-Canadien et Trans-Côte tandis que les années antérieures, il n'y avait qu'un transporteur. Alors, on est allés en appel d'offres. Avec deux - auparavant on en avait seulement qu'un - on arrive à 695 \$, avec l'augmentation et le nombre de passagers.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'entente initiale et copie de l'addenda ou de l'avenant pour justifier les 59 500 \$ additionnels?

**M. Elkas:** Oui, avec plaisir.

**M. Garon:** Merci. Vérifié.

**M. Maltais:** Mme la Présidente.

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

**M. Maltais:** J'aimerais apporter une petite correction dans l'adresse de la municipalité Côte-Nord du golfe Saint-Laurent. C'est dans le comté de Duplessis, et non pas dans le comté de Saguenay.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 95 est vérifié. J'appelle l'engagement 111.

**M. Garon:** J'espère que le pilote sait où, lui.

**M. Maltais:** Le député le sait lui aussi.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** L'engagement 111 est vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 111 est vérifié. Alors, les engagements du mois de novembre sont vérifiés sous réserve de l'obtention des réponses prises en note.

J'appelle les engagements... la liste de janvier 1989, le mois de décembre.

#### Janvier 1989

**M. Garon:** L'engagement 39, hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les engagements 39, 44, 47, 54 et 60.

**M. Garon:** Soumission publique... Engagement 39, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 44.

**M. Garon:** J'ai vérifié dans les dépassements, il y a 29 760 \$ pour porter à 166 510 \$ le coût du contrat pour effectuer l'étude d'impact sur l'environnement de deux aéroports nordiques dans les villages inuit de Povungnituk et de Kangirsuk, comté d'Ungava, par la Société multidisciplinaire d'étude de recherche de Montréal inc. Est-ce qu'on peut nous dire quel était le prix du contrat initial avant les imprévus, s'il y avait des imprévus d'indiqués, et quelles sont les raisons du dépassement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Tremblay.

**M. Tremblay (Clément):** Le contrat initial est de 136 750 \$; le dépassement, 29 760 \$.

**M. Garon:** Pas d'imprévus.

**M. Elkas:** Qu'avez-vous dit?

**M. Garon:** Il n'y avait pas d'imprévus.

**M. Elkas:** Non.

**M. Tremblay (Clément):** Vous devez vous souvenir que dans l'entente de 1983, il y avait, ce qu'on appelait, la clause POV, la clause Povungnituk, dans ça. C'est qu'au moment où on a décidé de construire un aéroport à Povungnituk, on ne savait pas encore si le gouvernement du Québec déciderait, le ministère de la Santé et des Services sociaux, de bâtir l'hôpital régional dans ce village-là. Si l'hôpital régional devait être dans ce village-là, il devait être un hôpital en tout point semblable aux autres, desservi par l'avion-ambulance du gouvernement du Québec. Au moment où on se parlait, dans ce temps-là, on avait un DH-125 qui opérait sur une piste d'asphalte et qui demandait un minimum de 4500 pieds. Plutôt que de modifier la piste, les gens ont dit: Lorsqu'on aura déterminé que l'hôpital se construit là, on déterminera, à ce moment-là, quelle sorte d'aéroport on aura pour pouvoir le desservir avec les appareils qu'opérera, à ce moment-là, la province de Québec pour transporter ses malades. Depuis ce temps-là, il y a eu des changements. Il y a un nouvel appareil et c'est un appareil qui ne nécessite plus, nécessairement, une piste pavée, mais qui nécessite une piste plus longue. Donc, il a fallu faire des études supplémentaires pour doter le village d'une piste qui va être capable de recevoir le nouvel avion-ambulance de la province à cet aéroport-là, qui va être sécuritaire pour tout le monde, et ça nous a pris, à ce moment-là, des études supplémentaires parce que ça nous a obligés à changer de site. Là où l'aéroport était prévu, on a dû trouver un nouveau site pour le bâtir, mais avec des spécifications nouvelles, des choses nouvelles, en informer la population, négocier et renégocier, obtenir des résolutions, en venir à une entente avec elle pour pouvoir procéder, nous espérons, dans la prochaine année, à la construction de la piste en question.

**M. Garon:** Est-ce que l'aéroport est construit?

**M. Tremblay (Clément):** Non, il n'est pas encore commencé, monsieur. Les plans et devis ne sont pas encore finis. Transports Canada est à mettre les dernières touches à ce document-là.

**M. Garon:** Est-ce que les plans prévoient qu'on peut atterrir de nuit, sans que ce soit la noirceur...

**M. Tremblay (Clément):** Comme partout.

**M. Garon:**... comme on l'avait expérimenté l'année où je suis allé. C'est la seule fois de ma vie que j'ai atterri à la noirceur.

**M. Tremblay (Clément):** Comme dans tous les autres aéroports nordiques construits. Présentement, les pistes sont illuminées et il y a des services d'aide à la navigation, un manche avant éclairé, un NDB, tout ce qu'il faut pour faire de l'aviation moderne sécuritaire dans l'Arctique.

**M. Garon:** Quand les travaux doivent-ils commencer?

**M. Tremblay (Clément):** Selon la programmation budgétaire du ministère des Transports, il est possible qu'on puisse aller en soumissions publiques en 1990 pour la construction de l'aéroport, qui pourrait commencer à la fin de l'été 1990 ou au début de la saison 1991.

**M. Garon:** Ça veut dire que c'est deux aéroports par année, vous avez dit...

**M. Tremblay (Clément):** Ce serait la deuxième cette année, parce que, cet été, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, allaient commencer les travaux à l'aéroport d'Aupaluk.

**M. Garon:** Est-ce que le ministre pourrait nous donner la cédule de construction des aéroports en fonction de l'entente qui a été signée en 1983 où c'était un programme de dix ans qui doit finir en 1993, donc un programme de dix ans pour la construction des aéroports nordiques? Est-ce qu'il peut aussi nous dire s'il est en retard ou en temps sur la cédule, l'échéancier?

**M. Tremblay (Clément):** On n'est pas en retard. On est "right on the dot" et il n'y a aucun problème avec ça. Maintenant, on n'a pas respecté à 100 % le calendrier des travaux qui nous avaient été demandés par les Inuit. Je vous donne un exemple, celui de Povungnituk qui était supposé être le troisième sur la liste et qui va, en réalité, être construit le numéro 11 dû aux difficultés qu'on a eues que je vous mentionnais tout à l'heure, changement de site, changement d'appareil, construction de l'hôpital, discussion avec la population pour avoir l'aéroport dans un endroit ou dans l'autre.

**M. Garon:** Il y en avait combien à construire, combien y en a-t-il de construits et combien en reste-t-il à construire?

**M. Tremblay (Clément):** Il y en avait douze à construire, il y en a neuf de construits, il y en a un en construction et il y en a deux autres à venir.

**M. Garon:** Quels sont ceux qui restent à venir?

**M. Tremblay (Clément):** Povungnituk et

Umiujaq, si on ôte Aupaluk, et Aupaiuk est dans le système, dans le moulin. Il va commencer. Les soumissions ont été ouvertes le 19 décembre.

**M. Garon:** Je vous remercie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 44 est vérifié. J'appelle l'engagement 47.

**M. Garon:** C'est clair, en tout cas. Les architectes LaFrance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission suspend ses travaux pour des petits besoins naturels, quelques minutes, à la demande des membres de la commission.

(Suspension de la séance à 16 heures)

(Reprise à 16 h 17)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Lors de la suspension, nous étions à l'engagement 47 du mois de décembre.

M. le député de Lévis, l'engagement 47.

**Une voix:** C'est dans le comté de Lévis, ça.

**M. Garon:** Est-ce que les travaux ont été faits ou n'ont pas été effectués encore?

**M. Elkas:** Ils sont en train d'être faits. Ils vont débiter-

**Une voix:** Les plans et devis sont en cours.

M. Garon: Mais les travaux...

**M. Elkas:** Ils seront complétés en avril, puis la construction va débiter au mois d'août. On a une estimation de 500 000 \$.

**M. Garon:** Quelle était la répartition des coûts pour les plans et devis et pour la surveillance sur le contrat de 40 000 \$?

M. Elkas: Ce sont seulement les plans et devis, M. le député.

**M. Garon:** Mais non, c'est marqué ici. Moi, ce que j'ai ici, c'est: Contrat de services pour effectuer la préparation des plans et devis ainsi que la surveillance des travaux de construction d'une gare fluviale dans la municipalité de Saint-Siméon. J'aimerais savoir combien va pour la préparation des plans et devis et combien va pour la surveillance des travaux.

**M. Elkas:** On va vous faire parvenir l'estimation des coûts pour la surveillance, M. le député.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Maltais:** Mme la Présidente.

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

**M. Maltais:** Pouvez-vous m'expliquer ce qu'est une gare fluviale, exactement? Est-ce que c'est un quai, un addenda au quai, parce qu'il y a un quai de traversiez à Saint-Siméon? Je ne vois pas de train, je ne vois rien là. C'est quoi une gare fluviale?

**M. Elkas:** C'est une espèce d'abri, une salle d'attente, si vous voulez...

**M. Maltais:** Ah! O. K.

**M. Elkas:**... pour 60 personnes.

**M. Maltais:** Je comprends. Ça va. Merci.

**M. Elkas:** C'est sur le quai, ça.

**M. Maltais:** Ah oui! Ça va.

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

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 47 est vérifié. J'appelle l'engagement 54.

**M. Garon:** Deux souffleuses à neige. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de soumissions dans ce cas-là?

**M. Elkas:** C'est pour l'achat d'une souffleuse. Ce sont des équipements de la même marque et c'est dans les régions pas mal éloignées. C'est à notre avantage surtout au niveau de la maintenance, d'avoir des équipements de la même marque. Le prix, en toute réalité, est 4, 7 % supérieur à celui de janvier 1988, alors il n'y a pas une grosse augmentation. C'est une compagnie ici, au Québec, à Cap-Santé, comté de Portneuf.

**M. Garon:** Oui. Mais il y a combien de compagnies qui font des souffleuses à neige au Québec?

**M. Elkas:** Il y en a une, puis il y en a une autre qui, je crois, fait de l'assemblage.

**Une voix:** Il y en a deux.

**M. Elkas:** Il y en a deux?

**Une voix:** Deux connues au ministère.

**M. Garon:** Il y en a juste deux?

**Une voix:** Trois.

**M. Garon:** Il y en a juste trois?

**M. Elkas:** Trois au Québec.

**M. Garon:** Lesquelles?

**M. Elkas:** On va vous trouver le troisième nom. Il y a VOHL et SMI.

**M. Garon:** il y a lui, le troisième; vous voulez dire que c'est lui?

**Une voix:** VOHL, v-o-h-l.

**M. Garon:** Moi, je n'ai pas ça, j'ai R. P. M. Tech inc.

**M. Elkas:** C'est le vendeur de VOHL, R. P. M. Tech.

**M. Garon:** La marque VOHL

**M. Bard:** C'est le distributeur.

**M. Garon:** Je ne parie pas des marques, je parle des compagnies qui font les souffleuses à neige.

**M. Elkas:** Les trois, VOHL, SMI et la troisième, on ne l'a pas, mais on va vous le...

**M. Garon:** VOHL, c'est la marque.

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Je ne parie pas de la marque. Les compagnies qui font les souffleuses à neige.

**M. Elkas:** VOHL...

**M. Garon:** Mais ça, c'est une marque.

**M. Elkas:** C'est la compagnie qui la fait.

**M. Garon:** O. K.

**M. Elkas:** Puis SMI. La troisième, on ne le sait pas, on va vous l'avoir.

**Une voix:** On nous dit que VOHL, c'est fabriqué par un monsieur Piché. C'est ça?

**M. Garon:** Girard n'en fait plus. Les souffleuses Girard qu'il y avait, il n'y en a plus.

**Une voix:** Sicard.

**M. Elkas:** Sicard.

**M. Garon:** Sicard, oui.

**M. Elkas:** C'est SMI, ça.

**M. Garon:** Ça marche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 54, vérifié. J'appelle l'engagement 60.

**M. Maltais:** Mme la Présidente, juste avant...

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

**M. Maltais:** Si M. le député de Lévis le permet, avant l'engagement 60, j'aimerais revenir à l'engagement 47, M. le ministre, vous pourriez me faire répondre par quelqu'un de votre ministère. Ça fait quelques années que je pose toujours la même question et on me dit toujours que, d'une année à l'autre, ça va se faire. Pour mieux vous situer, je vous parle du traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, sur la rivière Saguenay, qui est la continuité de la route 138, pour aller sur la Côte-Nord. Je l'emploie deux fois par semaine, régulièrement, et sur le quai de Baie-Sainte-Catherine, il n'y a aucune installation, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de boîte téléphonique, il n'y a pas d'installation sanitaire, il y a zéro, il n'y a rien. L'été, il y a une petite roulotte à patates frites, tout le monde va faire pipi à côté, ce n'est pas drôle de manger les patates frites. Ça prend un gars décidé.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** C'est la seule place où les gens peuvent faire leurs petits besoins naturels. Écoutez, ça a l'air fou de parler de ça ici, mais il passe quand même quelques centaines de milliers de personnes par année et ils n'ont pas de place pour faire leurs besoins naturels. L'an passé, on m'a dit: Oui, il va y en avoir une. Je ne demande pas une gare comme à Saint-Siméon, mais je demanderais une boîte téléphonique, une toilette avec une "flush", si possible, pour que les gens puissent au moins... Parce que quand tu attends une heure, une heure et demie, dans le gros trafic, il y a des enfants, il y a des femmes qui n'aiment pas trop ça aller en arrière de la patate frite.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** La réponse qu'on me donne à chaque année: Oui, il va y en avoir une, M. le député, il n'y a pas de problème. Je comprends qu'à ce temps-ci, on ne la bâtira pas. Deuxièmement, depuis que les députés ont le service téléphonique dans leur voiture, c'est moi, la boîte téléphonique, et on ne peut pas refuser à

quelqu'un de téléphoner parce qu'il voit qu'on a un téléphone cellulaire. J'aimerais savoir si, à Baie-Sainte-Catherine, en 1990, on peut avoir espoir d'avoir un minimum d'installation sanitaire, sinon la bâtir ou la donner à contrat à quelqu'un qui pourrait le faire; vous chargerez tant par mois pour l'opérer ou je ne sais pas quoi, mais au moins, que les gens aient un petit endroit au minimum.

**M. Elkas:** Sur toute cette question qui est l'étude concernant les traversiers, on a soulevé ce problème-là pas longtemps après mon arrivée et on a engagé un montant d'argent pour répondre, justement, à ce problème-là, sachant qu'il y a des lignes d'attente. Je m'engage à chercher des crédits pour avoir les équipements en place pour l'année 1990-1991. C'est une promesse, un engagement de ma part.

**M. Maltais:** Je vais vous donner un petit truc pour accélérer, M. le ministre.

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

**M. Maltais:** Ce ne sera pas long, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...je pense que c'est un cas de comté, ça.

**M. Maltais:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous pourriez discuter avec le ministre en particulier.

**M. Maltais:** Un instant, ce n'est pas un cas de comté. C'est la seule route, c'est la route nationale du Québec, la route Jacques-Cartier, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais ça ne fait pas partie des engagements financiers, M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** J'en profite. Je vais vous dire une chose, c'est le seul endroit où il y a des traversiers au Québec, le seul endroit - il en reste juste un dans le Québec - qui n'a pas de petite installation sanitaire. C'est là. Les autres en ont tous.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le message est passé, M. le député de Saguenay. On revient à l'engagement 60.

**Une voix:** L'engagement 60, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements de décembre 1988 sont vérifiés.

**M. Garon:** Janvier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La liste de janvier, mais ce sont des engagements de décembre. J'appelle les engagements de février, la liste de février des engagements de janvier, les engagements 16, 19, 20, 22, 23, 25, 41, 42, 43, 50, 51, 52 et 53. L'engagement 16.

**M. Garon:** L'engagement 16, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 19.

**M. Garon:** Quelle était l'estimation du ministère dans ce cas-là, puisqu'il s'agit d'une soumission publique où il y a eu seulement une soumission reçue?

**M. Elkas:** On est allés en soumission publique et on a demandé des équipements John Deere. Vu qu'il y avait seulement une personne qui pouvait nous les fournir, il y avait un soumissionnaire. Quant à la demande sur l'estimation, on ne l'a pas, mais je peux vous la faire parvenir.

**M. Garon:** Il y avait une estimation au ministère? Il y a toujours une estimation.

**M. Elkas:** Montant estimé, 270 000 \$.

**M. Garon:** L'estimation était de 270 000 \$?

**M. Elkas:** Oui, pour les deux.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 20.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 22.

**M. Garon:** Quelle sorte de pièces fallait-il pour négocier avec une compagnie de LaSalle pour le débarcadère situé à Matane? Est-ce que c'était vraiment la personne capable de faire ça qui était le plus près? Pourquoi a-t-on choisi cette firme-là?

**M. Elkas:** Il fallait remplacer les pièces d'origine, à ce qu'on me dit.

**M. Garon:** Je comprends ça, mais ce n'est pas ça ma question.

**M. Elkas:** Excusez.  
(16 h 30)

**M. Garon:** Pourquoi a-t-on pris une compagnie de LaSalle? Est-ce que c'est parce qu'il n'y en a pas d'autres plus proches? De quel équipement, de quelle sorte de pièces s'agit-il

dans ce cas-ci pour le débarcadère ferroviaire de Matane?

**M. Elkas:** La compagnie Wilson, malheureusement, est à LaSalle - je dis malheureusement, heureusement, est à LaSalle - alors, les équipements, les pièces originales ont été fabriquées par la compagnie Machinerie Wilson ltée. Nous ne possédons aucune spécification sur ces pièces. Il y a eu des vis sans fil...

**Une voix:** Sans fin.

**M. Elkas:**... sans fin, excusez, engrenage de vis sans fin, joints d'étanchéité, roulement pour vis sans fin, palier haut, palier bas. Les quantités....

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a d'autres compagnies que celle de LaSalle qui en font ou s'il n'y en a pas d'autres? Machinerie Wilson cie ltée, de LaSalle, est-ce que c'est la seule compagnie qui peut faire cet équipement-là?

**M. Elkas:** Non, il n'y a pas d'autres compagnies, c'est la seule, M. le député.

**M. Garon:** Qui peut faire ça.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Pourquoi? Parce que c'est une marque ou parce que c'est un produit générique?

**M. Elkas:** Ils sont les propriétaires, ils possèdent les plans et spécifications. Oui, vas-y.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Bard.

**M. Bard:** Mme la Présidente, c'est parce que c'est le fournisseur qui a fait les pièces originales pour le débarcadère. C'est pour permettre le déplacement des plates-formes. Également, ils ont conservé les plans originaux; conséquemment, il fallait retourner chez eux pour faire refabriquer des pièces de rechange. Les plans étaient leur propriété et en leur possession.

**M. Garon:** O. K.

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

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 23.

**M. Garon:** Il y a quelque chose de curieux ici. On dit qu'on n'a pas donné le contrat à IBM, qui était de 20 000 \$, parce que non conforme, changement de prix par le fournisseur après la

date de fermeture. Le fournisseur n'a pas d'affaire à changer... C'est quoi, cette affaire-là? Depuis quand, quelqu'un qui soumissionne à un prix, après la date de fermeture, vient changer son prix? Il soumissionne à un prix. Normalement, c'est le prix à la date de fermeture de la soumission qui est considéré. Je ne comprends pas qu'on en prend un autre, alors qu'elle avait soumissionné à 20 000 \$. IBM Canada, quand elle soumissionne, il me semble qu'elle devrait respecter ses prix. Je ne comprends pas.

Vous aviez spécifié un produit IBM. Est-ce que vous voulez dire que IBM a soumissionné et qu'après, elle a laissé aller le contrat à un vendeur de son équipement en ne respectant pas son prix? C'est quoi? C'est drôle, cette affaire-là. Vous dites: Contrat pour l'achat de trois micro-ordinateurs IBM PS/2 modèle 70-121. IBM Canada fournit un prix pour un produit de sa marque, 20 058, 54 \$ et, après ça, vous dites: Non conforme, changement de prix par le fournisseur après la date de fermeture. Alors, j'ai l'impression qu'une soumission, c'est la soumission à la date de fermeture, pas après la date de fermeture. Depuis quand, la soumission qu'on considère, c'est celle qui arrive après la date de fermeture? Je ne comprends rien là-dedans.

**Une voix:** C'est la même chose à l'engagement 27.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je prends avis de la question et demain après-midi on revient, je vais vous répondre sur cette question.

**M. Garon:** Ou ce soir.

**M. Elkas:** Peut-être ce soir. On va essayer ce soir, sinon ça va aller à demain.

**M. Garon:** Est-ce que Centre d'affaires Crowntek est un distributeur de ces équipements-là, alors que IBM Canada ltée est un manufacturier de ces équipements-là?

**M. Bard:** On va vous répondre demain, mais on ne peut pas présumer, on ne connaît pas la structure corporative des filiales d'IBM, même si ça fonctionne sous le nom d'IBM, c'est peut-être l'organisme ou c'est peut-être leur société qui est distributrice de leurs propres produits. Alors on ne peut pas conclure sur la question du député de Lévis.

**M. Garon:** Alors on reviendra ce soir ou demain.

**Le Président (M. Maciocia):** Alors l'engagement 23 est suspendu.

**M. Garon:** Même question pour l'engagement 24... l'engagement 25, pardon.

**Le Président (M. Maciocia):** L'engagement 25.

**M. Garon:** J'aimerais savoir également s'il y a eu un avis du contentieux sur la non-conformité d'un prix changé après la date de fermeture des soumissions. Moi, je n'ai jamais entendu parler de ça.

**M. Elkas:** On ne l'a pas accepté.

**M. Garon:** Non, non, vous ne l'avez pas accepté, mais vous auriez peut-être dû l'accepter.

**M. Elkas:** Mais s'il n'est pas conforme.

**M. Garon:** Non, mais quand vous ouvrez les soumissions, mettons aujourd'hui à midi, et IBM Canada ltée a soumissionné à tel prix, 20 058, 55 \$, et ils vous changent le prix trois jours plus tard, ce n'est pas le prix de trois jours plus tard que vous prenez, c'est le prix de la fermeture des soumissions. Et on dit, non conforme, changement de prix par le fournisseur après la date de fermeture. Je n'ai jamais vu ça, à date. Et je m'aperçois que le produit qui est mentionné, les micro-ordinateurs, sont des produits IBM, c'est la compagnie IBM Canada même qui avait soumissionné et on le donne à Centre d'affaires Crowntek, de Saint-Laurent - de Saint-Laurent, comme par hasard - à 26 712, 12 \$; 6000 \$ de plus, même 6650 \$ de plus, pour après avoir changé le prix après la date de la soumission. Est-ce qu'on peut changer le prix après la date de la soumission, et est-ce que votre ministère n'aurait pas dû considérer le prix à la date de la fermeture de la soumission? Moi, je suis un peu estomaqué, je n'ai jamais vu une affaire de même. Et exiger qu'ils le fassent à ce prix-là, parce que si des gens soumissionnent... En tout cas, on verra, mais je ne comprends pas.

**M. Elkas:** Je prends note de la question, oui. On va sortir tous les dossiers.

**Le Président (M. Maciocia):** Est-ce que l'engagement 25 est vérifié?

**M. Garon:** Non, non, on suspend.

**Le Président (M. Maciocia):** Bien, vérifié, mais sur...

**M. Garon:** Non, non, non, le ministre a dit qu'il reviendrait.

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

**M. Elkas:** On revient soit... Demain, il va falloir demain. Ce soir tout est fermé.

**Le Président (M. Maciocia):** L'engagement  
41.

**M. Garon:** Soumission ad hoc à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, 5 000 000 \$; pour quelles fins?

**M. Elkas:** M. Liguori Hinse va vous répondre sur cette question.

**M. Hinse (Liguori):** Alors, il faut se rappeler que la Société de transport de Montréal a réclamé pendant plusieurs années un apport financier de la part de ses partenaires sur la rive sud et à Laval, pour compenser ce qu'ils appelaient des effets de débordement. En d'autres termes, dans un autre terme plus technique, des effets financiers interréseaux, relativement à l'utilisation de la part des gens de la rive sud et des gens du bloc nord pour l'utilisation des équipements de Montréal, pour lesquels un tarif à l'usager ne paie pas complètement et pour l'opération et pour l'immobilisation de ces équipements-là, et qui, au niveau de la communauté urbaine sont finis de payer via une subvention des municipalités, lesquels usagers du sud et du nord ne paient pas à travers leurs taxes de municipalité pour l'équipement de Montréal.

Dans ce contexte-là, dans la région de Montréal, vous le savez, M. le député, M. Côté avait formé une table de concertation, laquelle table de concertation centrale avait fait l'objet de trois tables techniques dont une pour étudier ce phénomène-là. Les partenaires ne se sont naturellement jamais entendus. Laval disait que c'est Montréal qui lui devait de l'argent; rive sud, un peu la même chose; Montréal tirait et, finalement, le ministère des Transports a reconnu ces effets de débordement parce que des études techniques nous ont montré, effectivement, que l'usage ou la **tarification** payée par un usager de la rive sud et du bloc nord ne payait pas pour l'ensemble des équipements. Alors, c'est ce qui a fait l'objet de cette subvention ad hoc de 5 000 000 \$ jusqu'à ce que la table puisse trouver une solution à ce problème-là, laquelle table a fonctionné jusqu'à l'an dernier, à la création d'un **ORT**, un organisme régional des transports, qui, lui, va venir chapeauter l'ensemble des trois réseaux.

**Le Président (M. Maciocia):** Pour les fins du **Journal des débats**, pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

**M. Hinse:** Liguori Hinse, sous-ministre adjoint au transport des personnes et des marchandises.

**M. Elkas:** Je peux ajouter que c'est une formule qui était souhaitée par votre parti quand il était au pouvoir, M. le député de Lévis. Ça a pris du temps mais, finalement, on l'a eue.

**M. Garon:** Quoi?

**M. Elkas:** L'ORT

**M. Garon:** Mais ça semble marcher sur des roues carrées.

**M. Elkas:** Non, ça va très bien. Ça va se régler.

**M. Garon:** Ça va très bien?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Alors, vous allez mettre ça en force de quelle façon?

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Vous allez mettre ça en force de quelle façon? Par décret...

**M. Elkas:** On ne le met pas en force...

**M. Garon:** ...par lol ou...

**M. Elkas:** Les partenaires s'entendent.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aura une loi?

**M. Elkas:** Je présenterai un mémoire au Conseil des ministres ces jours-ci.

**M. Garon:** En vue de déposer une loi à l'Assemblée nationale?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Pour adoption avant le printemps?

**M. Elkas:** Le plus tôt possible.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Le plus tôt possible.

**M. Garon:** Vous n'êtes pas sûr de vous beaucoup si vous n'êtes pas capable de dire avant le printemps.

**M. Elkas:** Au printemps, à la prochaine session.

**M. Garon:** Oui? Pour dépôt à la prochaine session? Est-ce qu'il y aura... Bien non, il serait trop tôt pour vous le demander. **Est-ce** que vous avez l'intention de faire des consultations sur le projet de loi que vous allez déposer, une fois qu'il aura été déposé?

**M. Elkas:** On est en train de composer le



projet. Il est un peu trop tôt pour répondre à ça.

**M. Garon:** Non, mais...

**M. Elkas:** Il me semble que les partenaires, s'ils s'entendent sur la formule, je ne vois pas la nécessité d'aller en consultation.

**M. Garon:** Mais si vous dites que tout le monde est content, que tout le monde est satisfait de votre projet déposé au Conseil des ministres, alors vous n'aurez pas d'objection à faire une commission parlementaire pour qu'ils viennent nous le dire.

**M. Elkas:** On m'avise qu'il y a eu de la consultation.

**M. Garon:** Oui, mais pas sur un projet de loi.

**M. Elkas:** Non, pas sur...

**M. Garon:** De la consultation sur...

**M. Elkas:** Mais sur le plan de transport.

**M. Garon:** Oui, mais l'ORT, il n'y a pas grand-chose là-dessus dans le plan de transport.

**M. Elkas:** Mais il y a de la consultation entre les trois organismes de transport, par exemple. C'est très important. Il faut que les partenaires s'entendent. D'ailleurs, la formule qui va être déposée est une recommandation des trois.

**M. Garon:** Sauf qu'il n'y a jamais eu de consultation publique là-dessus.

**M. Elkas:** Peut-être que les organismes membres ont eu l'intention de le faire mais ils ne l'ont pas fait. Je pense qu'il y a assez eu de consultation sur le plan de transport de Montréal qu'il faudrait passer à l'action. La concertation, c'est bien beau mais ça c'est une chose qui a été pondue pendant votre temps et on ne finit jamais de bondir et passer à l'action. Alors, c'est le temps de passer à l'action.

**Le Président (M. Maciocia):** Est-ce que l'engagement 41 est vérifié?

**M. Garon:** Vous savez également qu'on dit que l'enfer est pavé de bonnes intentions.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Maciocia):** Est-ce que l'engagement 41 est vérifié?

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une

copie de l'entente qui a été signée entre le ministère des Transports et la Communauté urbaine de Montréal..

**M. Elkas:** L'ad hoc?  
(16 h 45)

**M. Garon:** ...concernant la subvention ad hoc à la Société de transport?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** C'est correct.

**M. Elkas:** C'est un décret qui est public.

**Le Président (M. Maciocia):** Est-ce que l'engagement 41 est vérifié?

**M. Garon:** Pensez-vous que, d'après vos prévisions - vous avez sûrement dû avoir des prévisions au ministère concernant le paiement de ce montant - vous aurez à intervenir à nouveau pour verser des montants additionnels concernant les subventions au transport de la Communauté urbaine de Montréal pour les fins pour lesquelles vous avez versé ces sommes, c'est-à-dire pour les effets de débordement ou si vous estimez qu'il appartiendra aux usagers et aux villes de payer pour ces effets de débordement ou si vous avez l'intention de compenser dans l'avenir avec des montants additionnels?

**M. Elkas:** Dans le cadre de l'ORT, tous ces montants vont se régler une fois pour toutes. C'est ça qui est important.

**M. Garon:** Par qui? Qui va payer?

**M. Elkas:** On va payer mais, par contre, dans le cadre de l'entente qu'on va avoir, on saura les montants.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que je veux dire, moi. Ici, c'est une subvention ad hoc.

**M. Elkas:** Ah, pour celle-là ici, oui.

**M. Garon:** Alors, je vous parle de subvention ad hoc additionnelle ou si vous pensez que vous avez mis le couvercle sur le presto?

**M. Elkas:** L'ORT, ça va devenir une subvention statutaire parce que ça va devenir loi.

**M. Garon:** Il y en a déjà une, une subvention statutaire.

**M. Elkas:** Il va y en avoir une nouvelle chez l'ORT.

**M. Garon:** Moi, je parle de subvention ad hoc additionnelle. Je ne parle pas de la subvention de base.

**M. Elkas:** Elle va disparaître. La nouvelle deviendra en vigueur lorsque la loi sera déposée. O.K.?

**M. Garon:** Mais je pense que vous me comprenez mal.

**M. Elkas:** Non, non, non.

**M. Garon:** Ah oui! Vous avez 5 000 000 \$, subvention ad hoc à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour des effets de débordement...

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** ...de la rive sud et de Laval que la Communauté urbaine voulait charger et que vous avez assumés pour 5 000 000 \$. Les effets de débordement ne sont pas réglés pour l'éternité avec une subvention de 5 000 000 \$. Les effets de débordement revendiqués par la Communauté urbaine demeurent là. Comment avez-vous l'intention de les régler dans l'avenir? Est-ce que c'est un montant de 5 000 000 \$ final?

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Pour les effets de débordement, des années à venir, ça doit couvrir une période de temps, ces 5 000 000 \$, cette année sans doute?

**M. Elkas:** Pour les effets de débordement, les 5 000 000 \$, on met une croix dessus. Le décret est passé. Il y a une nouvelle loi qui est l'ORT. Elle prévoit une formule qui va régler une fois pour toutes les débordements.

**M. Garon:** Mais qui va payer pour les effets de débordement dans l'avenir?

**M. Elkas:** Ce sera le gouvernement.

**M. Garon:** C'est le gouvernement?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** À 100 %?

**M. Elkas:** Oui, à 100 %, les effets de débordement.

**M. Garon:** Les effets. Ils sont évalués à combien, les coûts des effets de débordement par année?

**M. Elkas:** Je suis en train de déposer un projet de loi. Je pense que c'est prématuré de vous donner les montants pour le moment. Je dois déposer un mémoire au Conseil des ministres. Vous comprenez que les montants, je ne

peux pas vous les donner tout de suite.

**M. Garon:** Non, mais la table de concertation a dû faire une étude sur l'évaluation des effets de débordement. Dans le fond, ce qu'on a dit, c'est que la table de concertation a fait faire une évaluation des coûts des effets de débordement selon ce qu'a dit M. Hinse. Alors, cette évaluation des coûts des effets de débordement produite...

**M. Elkas:** Excusez-moi. Allez-y.

**M. Garon:** M. Hinse a dit qu'il y avait eu une évaluation des coûts des effets de débordement qui avait été faite, une étude qui avait été produite à la table de concertation.

**M. Elkas:** O.K.

**M. Garon:** Alors, selon cette étude produite à la table de concertation de l'évaluation des coûts des effets de débordement, quelle est l'évaluation de ces effets de débordement?

**M. Elkas:** On m'avise que l'estimé basé sur des discussions à la table de concertation était de 18 000 000 \$.

**M. Garon:** Ça veut dire, comme vous l'avez dit, que le gouvernement avait l'intention d'assumer à 100 % dans l'avenir les effets de débordement. Donc, vous avez l'intention d'assumer, comme gouvernement du Québec, 18 000 000 \$ d'effets de débordement dans l'avenir.

**M. Elkas:** On verra ce que le projet de loi va dicter. On va attendre le dépôt.

**M. Garon:** Vous l'avez dit tantôt.

**M. Elkas:** On va attendre le dépôt.

**M. Garon:** Revenez-vous sur ce que vous avez dit?

**M. Elkas:** C'est ça qu'on est en train de regarder justement.

**M. Garon:** Non, mais vous l'avez dit. Vous avez dit: C'est le gouvernement, c'est nous qui allons assumer. C'est marqué, c'est enregistré.

**M. Elkas:** On l'a assumé, oui. Je suis d'accord avec vous, mais on va voir le contenu du projet de loi qui sera déposé ce printemps.

**M. Garon:** Mais vous avez dit tout à l'heure que les effets de débordement seraient assumés entièrement par le gouvernement du Québec. Vous dites qu'ils sont évalués à 18 000 000 \$.

**M. Elkas:** Oui, oui.

**M. Garon:** Donc, il y aurait 18 000 000 \$ additionnels ad hoc pour les effets de débordement par année.

**M. Elkas:** 18 000 000 \$, c'est pour les effets de débordement.

**M. Garon:** Par année?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Indexés?

**M. Elkas:** On verra.

**M. Garon:** Versés par le gouvernement du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Cela va, l'engagement 41?

**M. Garon:** L'engagement 41, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 42.

**M. Garon:** L'engagement 42, bon. Participation financière du gouvernement du Québec aux opérations de la traverse **Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Itée**, 3 800 000 \$. On sait que la Société des traversiers nous a parlé dans son rapport annuel des besoins en bateaux ou des traversiers dans ce coin-là. On a parlé même de deux bateaux qui pourraient être construits par les chantiers maritimes du Québec. Quand je vous ai posé la question au mois de décembre, vous n'étiez pas prêt à prendre position. Vous avez dit... J'ai cru comprendre que dans un mois ou deux, vous seriez prêt. On est à peu près un mois et demi plus tard. Est-ce que vous pensez répondre aux besoins en attendant le bateau pour transporter l'hydrogène liquide dont parlait M. Bourassa, le premier ministre, en Allemagne, à Dusseldorf? Est-ce que vous pensez qu'il y aurait possibilité de mettre en branle la construction des deux bateaux qui étaient demandés par la Société des traversiers dans son rapport annuel officiel que vous avez déposé à l'Assemblée nationale?

**M. Elkas:** Le projet de M. Bourassa, c'est un autre volet qui s'ajoute aux études qu'on est en train d'entreprendre. Je reconnais la demande parce que, évidemment, le traversier à Tadoussac nous a démontré qu'il y avait des files d'attente. Mais par contre, vous savez, lorsqu'on met tout ça dans la machine, 14 000 000 \$, pour construire un traversier, ça peut prendre pas mal de temps. Mais qu'est-ce qu'on fait entre-temps? J'ai demandé au ministère et à la Société de regarder si on ne pourrait pas dépanner les gens

dans le coin avec possiblement la location d'un autre traversier qu'on pourrait trouver soit ici ou en Europe. Alors, je suis préoccupé de cette question. Je comprends d'où vous venez. Je reconnais aussi la demande qui a été faite au niveau de Matane et Baie-Comeau, Godbout, excusez. Celui-ci, je suis en train de négocier, il y a des pourparlers avec le fédéral à voir si on ne pourrait pas mettre la main sur un traversier qui pourrait répondre à la demande immédiate.

**M. Garon:** Mais vous savez qu'un bateau de 14 000 000 \$...

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** ...ça ne prend pas des années à construire. Vous avez parlé d'un bateau de 14 000 000 \$.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Vous savez qu'un chantier comme le chantier Davie peut construire plusieurs bateaux de 14 000 000 \$ dans un an. Ce ne sont pas des bateaux gigantesques.

**M. Elkas:** Non, non.

**M. Garon:** Quand on parle qu'ils viennent de construire un bateau de 135 000 000 \$, un traversier à Terre-Neuve, un deuxième... Est-ce que vous avez l'intention de faire construire les bateaux qui vont servir pour les traverses du Québec ici ou d'acheter des bateaux fabriqués en Europe?

**M. Elkas:** C'est un peu trop tôt pour répondre à cette question-là. J'ai demandé au ministère de regarder le type aussi. C'est bien beau de faire une demande à une compagnie, mais ça prend évidemment des études pour s'assurer d'un design qui va répondre non seulement pour aujourd'hui mais pour demain. Alors, c'est pour ces **raisons-là** que j'ai demandé à la Société et au ministère d'arriver avec une étude de besoins et de design qui pourrait nous aider à mettre tout en marche d'ici trois mois.

**M. Garon:** C'est parce que vous avez répondu que vous pensiez à louer un bateau en Europe. À ce moment-là, vos besoins doivent être assez précis parce que, pour louer un bateau, vous ne pouvez pas louer un bateau en général. Ça doit être un bateau précis. Si c'est un bateau précis que vous voulez louer, il doit être assez précis pour le faire construire ici. Est-ce que vous avez l'intention d'opérer avec des bateaux fabriqués ici ou des bateaux fabriqués par les Européens?

**M. Elkas:** On est en train de regarder les deux possibilités. Quand j'ai mentionné la loca-

tion, ça serait de mettre la main sur un traversier qui pourrait répondre à nos besoins de cette année. C'est ça que je suis en train de regarder.

**M. Garon:** Est-ce que le ministre responsable de l'Industrie et du Commerce, qui reste actionnaire aux deux tiers de MIL, c'est-à-dire des deux chantiers de construction, maintenant, qui sont à MIL, à Lauzon et à Tracy vous a fait part de ses besoins de bateaux pour la construction dans les chantiers pour la période à traverser où il va manquer de contrats, ou s'il ne vous en a pas parlé?

**M. Elkas:** Pas à date.

**M. Garon:** Il ne vous en a pas encore parlé.

**M. Elkas:** Non, pas encore, mais ça va faire partie des pourparlers avec son ministère. On est en train d'établir les besoins. Ça, c'est ce qui est le plus important.

**M. Garon:** Non, mais le besoin a été mentionné en principe, le besoin de deux bateaux a été mentionné par la Société des traversiers. C'est elle qui a la clientèle. Elle vous dit: On a besoin de deux bateaux. Partant de là, vous pouvez les faire fabriquer ou les louer. C'est pour ça que je vous demande... Parce que vous m'aviez dit, au mois de décembre, que vous vouliez avoir quelques semaines de plus pour vous faire une idée, laissant entendre qu'au moment des engagements financiers votre idée serait faite. Mais là, avez-vous progressé dans la prise de décision ou si vous êtes toujours en période de réflexion, mais s'étant ajoutée à votre réflexion une **dimention** additionnelle de louer un bateau en Europe?

**M. Elkas:** C'est une possibilité pour répondre aux besoins immédiats. D'ailleurs, on place une commande avec MIL; mais pensez-vous qu'on va la recevoir cette année, en 1990? Ça peut prendre quoi, deux ans?

**M. Garon:** Non, pas un bateau de 14 000 000 \$.

**M. Elkas:** À peu près deux ans avant qu'on puisse livrer la marchandise. Qu'est-ce qu'on fait en attendant? Il me semble qu'il serait très irresponsable de la part du ministère et de son ministre de ne pas regarder d'autres options, comme je l'ai mentionné, qui pourraient répondre à la demande d'aujourd'hui.

**M. Garon:** Est-ce que ça veut dire que vous avez l'intention de louer un bateau pour cet été?

**M. Elkas:** Il y a une possibilité, puis j'ai demandé au président de regarder cette question. M. Garon.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Jusqu'à présent, il n'y a pas de décision de prise encore. Nos études ne sont pas terminées. On est en train de compléter les études de besoins et il y aura une décision à prendre dans les prochains mois à savoir si on fait construire, si on loue ou si on achète.

**M. Garon:** Dans le rapport annuel que vous avez signé, on ne parlait pas d'une étude de besoins, on parlait de besoins. Voulez-vous dire que vous contestez votre propre rapport annuel que vous avez signé? Là, vous en avez besoin ou vous n'en n'avez pas besoin. Vous l'avez marqué dans le rapport annuel. J'imagine que vous ne tirez pas ça au fusil, ces besoins-là.

**M. Gagnon:** On a marqué qu'il y avait un besoin additionnel à Tadoussac et pour l'été à Matane. Maintenant, ce qu'on essaie de déterminer, actuellement, c'est l'ampleur du besoin en fonction de la demande parce que, comme vous le savez, la demande fluctue énormément d'année en année. Alors, à Tadoussac, on a identifié un besoin qui dure à peu près trois mois l'été et, à Matane, c'est à peu près la même chose, une période de trois mois durant l'été. Alors là, on est en train de décider si ça vaut la peine, pour une période de trois mois durant l'été, de faire construire des bateaux ou d'acheter des bateaux en fonction, évidemment, des coûts que ça peut impliquer; parce qu'il ne faut pas oublier que ce n'est pas un besoin qui dure toute l'année.

**M. Garon:** Quand vous avez écrit votre rapport annuel, est-ce que vos études de besoins avaient été faites ou n'étaient pas faites, à ce moment-là? (17 heures)

**M. Gagnon:** Pour l'été, nos études de besoins sont faites, mais il s'agit de déterminer si on va se procurer des bateaux qu'on va garder douze mois par année et utiliser seulement trois mois, et c'est ça, le principal problème actuellement qui se pose, parce que les coûts... Si on fait construire un bateau pour Tadoussac, ça coûte, admettons, 15 000 000 \$. Si on finance un bateau comme ça, ça peut nous coûter à peu près 2 500 000 \$ à 3 000 000 \$ par année avec le financement et l'opération, pour trois mois. Alors, il s'agit de déterminer si c'est un bon investissement ou s'il n'y a pas d'autres moyens.

**M. Garon:** M. le député de Saguenay voulait poser une question; je vais...

**M. Maltais:** Bien sûr, moi, ce n'est pas dans la même préoccupation que mon collègue de Lévis: lui, il veut bâtir des bateaux chez eux, puis c'est tout à fait de mode...

**M. Garon:** Pour mieux desservir la Côte-

Nord.

**M. Maltais:** Moi, ce n'est pas tout à fait ça qui m'intéresse puis j'aimerais, M. Gagnon, arriver dans la perspective... D'abord, on va commencer par le comité qui a été créé par Clark et la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup et les gens de la rive nord, concernant la possibilité d'un **traversier** qui ferait Cacouna-Tadoussac, ou un endroit sur la Côte-Nord, parce que personne ne voulait se mouiller avec... Mais on pense que Tadoussac est le site naturel. Ça, bien sûr que ça aurait deux impacts. Un, ça décongestionnerait le traversier Rivière-du-Loup-Saint-Siméon et ça décongestionnerait aussi le traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, dans une perspective de ça. On suppose ça, d'après les bribes de l'étude qu'on a reçues là-dessus. Maintenant, moi, en tout cas, je crois que le traversier de Tadoussac, vous avez raison, c'est une période qui pourrait s'échelonner au maximum sur quatre mois. Trois mois, je vous trouve un peu bref parce que, quand vous nous coupez ça le 9 septembre, je n'aime donc pas ça, et vous savez pourquoi? Parce que, là, il y a une période de fêtes: vous avez l'Action de grâce, vous avez la Toussaint, vous avez les fêtes. En tout cas, moi, je le mettrais du 15 mai à aller au 26 décembre, le lendemain de Noël. Mais vous autres, pour des raisons économiques, puis je vous comprends là-dessus... Mais le service à la clientèle, ce serait l'idéal.

Un troisième bateau, oui, puis pas nécessairement en avoir des gros; je vais vous expliquer pourquoi. Parce qu'un bateau de la grosseur des deux bateaux qu'il y a là, à l'heure actuelle, convient très bien au trafic, convient très, très bien, puis il n'y a pas de problème de bâtir un bateau qui va coûter 25 000 000 \$, je ne vois pas l'utilité. Un bateau de cette grosseur-là qui... Il y en a deux au quai puis un sur le fleuve. C'est de même que ça doit fonctionner, un système de **traversiers** sur une courte distance; c'est à un kilomètre et quelque de Saguenay. Ça, ça serait une amélioration ultrasensible. Que vous le louiez, que vous le fassiez bâtir, j'en contrefous, mais qu'il arrive là en 1990, j'adorerais ça. Ça, ça règle le traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine.

L'autre perspective, on va attendre le rapport final du groupe qui travaille pour Gros-Cacouna et Rivière-du-Loup; d'ailleurs, le rapport devrait être final et remis au public dans les alentours du mois de mars ou avril.

L'autre problème, c'est Matane-Godbout et Baie-Comeau, bien sûr. On sait que le port de Baie-Comeau, il a été annoncé dernièrement qu'il va se restructurer et va se refaire une beauté, puis finalement la Société des traversiers va être à la mode à Baie-Comeau, parce qu'on fait **vraiment** pitié, là, comme gouvernement du Québec, c'est un désastre. Ce n'est pas votre faute, là, parce que le quai ne vous appartient

pas. Vous êtes là quatre heures dans l'espace. Le fédéral a compris qu'il devait faire un quai là et c'est très bien. Mais, là aussi, c'est une courte période, puis acheter un bateau, parce qu'un bateau à Tadoussac, ça coûte x millions, vous dites: Mais un bateau **Godbout-Matane**, là, c'est dans le fleuve, c'est quasiment dans le golfe. Pour l'information du député de Lévis, ça a 45 milles de large. Ça prend un bateau qui, à mon avis, va coûter plus que 15 000 000 \$ mais, pour trois mois, est-ce que ça vaut la peine de faire un pareil mautadit investissement?

Moi, la façon dont vous envisagez ça, de louer, ça ne me dérange pas. Que vous fassiez construire si on a de l'argent, tant mieux, mais qu'on en ait un, par exemple. Qu'on en loue un ou qu'on en emprunte un quelque part. Peut-être qu'à Terre-Neuve ils n'en ont plus besoin beaucoup, eux autres, peut-être qu'on pourrait emprunter un là du fédéral, quelque chose comme ça; ça prend quand même des traversiers de cette envergure-là, et l'important, c'est que, pendant la période quatre-vingt-dix, on ait un service amélioré. Je sais que pour vous ce n'est pas facile non plus, mais on a énormément de pression, vous savez, avec la construction d'Alouette à **Sept-Îles**. Vous savez qu'avec la construction de la puissance additionnelle sur la rivière Manicouagan les travailleurs qui viennent de la rive sud, il y en a une **très** grosse partie. Le système d'avion, ça ne fournit pas puis c'est hors de prix pour les travailleurs ordinaires. Alors, je pense que cet été on va connaître... Bien sûr, il y a l'agrandissement de Reynolds qui est en cours qui va... Cet été, somme toute, il va y avoir 4000 travailleurs de la construction dans le coin, ce qui est excellent pour l'économie de la Côte-Nord, entre parenthèses, mais il va y avoir un problème de traversiers puis, avant que la guerre prenne, moi, j'aimerais que, dans vos prévisions, vous soyez en mesure de me dire ici, à ce temps-ci de l'année, au mois de janvier. Maltais, le problème, on va tenter de le solutionner puis effectivement, au mois de mai, au mois d'avril, dès que... au mois de mai ou juin, dès que la température, parce qu'on est conditionnés à la température, le permettra, on ait finalement un service adéquat. Ce ne sera pas... ce n'est pas une Cadillac qu'on veut, on n'a pas besoin de ça, mais un service adéquat, peut-être accélérer le nombre de traversiers par jour, parce que là, on n'est pas pris avec la marée, quelque chose comme ça. Si on n'est pas capables d'en louer un bateau, puis je vous concède que ça ne se trouve pas dans une **boîte** de Corn Flakes, mais au moins d'accélérer le nombre de traversiers par jour à partir du mois de mai, ça rendrait service aux populations des deux rives. Voilà.

**M. Elkas:** Merci, M. le député, on prend bonne note de nos observations. C'est à l'étude.

**M. Garon:** Est-ce que vous avez eu des...

Est-ce que le député de Saguenay a dit, concernant les travailleurs et tout ça, est-ce que la ville de Matane ou les gens de Matane qui s'occupent du développement économique vous ont parlé exactement de cette demande, également, de bateau de Matane, parce que plusieurs personnes, à cause des travaux qui vont se faire, qui veulent aller travailler sur la Côte-Nord... mais là, ce ne sont pas des travaux saisonniers de trois mois par année. Ils parlaient justement de ce service-là entre la Côte-Nord et la rive sud.

**M. Elkas:** La demande avait été "initiée", lors de mon arrivée, par la députée de Matane, Mme Hovington. Elle travaille justement avec nous et elle fait...

**M. Garon:** C'est parce qu'ils sont très inquiets à Matane.

**M. Elkas:** Elle s'occupe du suivi de ces dossiers.

**M. Garon:** C'est parce qu'ils sont très inquiets, parce que la route 195 devait commencer le 23 septembre et il n'y a pas un pouce de fait. Ils se demandent si ça va être le même suivi dans le cas des bateaux.

**M. Elkas:** Je vous assure...

**M. Garon:** Ou bien s'ils se sont fait monter un bateau.

**M. Elkas:** ...un effort de notre part pour essayer de répondre aux demandes de la population de Québec, surtout dans ces coins-là.

**M. Garon:** Ça vaudrait la peine que le ministre aille faire un tour là parce que s'il prend la route 195, je vais vous dire, elle vous ferait sortir de votre automobile, il y a tellement de dévrons, un "slalom" routier incroyable, que quand vous allez sortir de l'automobile, vous allez peut-être bien marcher croche.

**M. Elkas:** Je vais vous faire plaisir. Je m'engage à visiter, M. le député.

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

**M. Garon:** La réponse concernant les bateaux pour la traverse à Rivière-du-Loup, Saint-Siméon et dans ce coin-là, et à Matane vers la Côte-Nord, vous avez l'intention de vous faire une opinion, à quelle date?

**M. Elkas:** D'ici deux mois, on aura une opinion de faite.

**M. Garon:** Vous m'avez dit ça au mois de

décembre, d'ici deux mois.

**M. Elkas:** Oui mais il y a d'autres volets qui s'ajoutent...

**M. Garon:** Est-ce que c'est le même deux mois ou c'est un deux mois additionnels?

**M. Elkas:** ...il y a d'autres options aussi qu'on trouve assez intéressantes, comme exemple, la location pour répondre aux demandes d'aujourd'hui, il me semble que c'est seulement sain de regarder ça de cette façon-là.

**M. Garon:** Le ministre de l'Industrie et du Commerce n'est pas entré en contact avec vous au sujet du rapport de la Société des traversiers du Québec pour vous dire son intérêt de construire ces bateaux-là dans les chantiers qui appartiennent à 65 % au gouvernement du Québec?

**M. Elkas:** Je ne suis pas sûr, comme je vous l'ai mentionné, on n'est pas sûrs qu'on va les bâtir, ces bateaux, peut-être qu'on va les louer. Je ne le sais pas. Il me semble qu'on devrait attendre, puis regarder les options les plus intéressantes.

**M. Garon:** Oui. On pourra peut-être prendre le bateau russe qui a transporté les BPC en Angleterre.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Hein? Aller-retour. Il connaît le chemin pour aller à Baie-Comeau.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je ne sais pas si c'est de même qu'on veut faire du développement économique.

**M. Maltais:** Bien, ce n'est pas mauvais.

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

**M. Garon:** Vérifié.

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

**M. Garon:** Attendez un peu. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 43, vérifié. J'appelle l'engagement 50.

**M. Garon:** L'engagement 50. Dépassement, de 2 000 000 \$, ouf! Navigation Madeleine inc., comté des Îles-de-la-Madeleine, dépassement de 2 628 963 \$ pour un supplément au contrat de services décennal du 6 février 1987, ayant pour

objet la desserte des Îles-de-la-Madeleine, en vue de combler les déficits d'opération des deux premières années et d'augmenter la rémunération du transporteur pour les huit années restant à courir, pour le comté des Îles-de-la-Madeleine. Je me rappelle que l'ancien ministre avait dit à quel point il était fier d'avoir fait une entente, etc. Mais je vous dis que le prix de l'entente n'a pas duré longtemps. Il a duré deux ans et puis... ça ne marche pas. Alors, j'aimerais en savoir davantage concernant ça. Ce ne sont pas de petits dépassements, c'est 2 628 000 \$. Combien pour chacune des années passées qui sont couvertes, et combien pour les années à venir? C'est-à-dire que pour 1988-1989, on dit 468 000 \$, mais comment se répartit le reste? Ce sera un contrat initial de combien pour 1988-1989? C'est à combien le prix initial auquel on veut rajouter 468 000 \$, parce que c'est un prix d'une entreprise privée qui s'était engagée à opérer à ce prix-là, et combien pour chacune des années additionnelles?

Moi, je pensais que l'entreprise privée, c'était fiable, c'était de l'or en barre. Ce n'est pas comme le gouvernement. Là, je m'aperçois que c'est un dépassement de 468 000 \$ par rapport à combien pour cette année-là? Et qui sont les actionnaires de Navigation Madeleine inc.? Combien y en a-t-il et qui sont-ils?

**M. Elkas:** Bon. M. Hinse. M. Hinse, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Hinse.

**M. Hinse:** Mme la Présidente, M. le député, il faut se rappeler - avant de répondre spécifiquement au montant de 1988-1989 - qu'avant 1987, c'était une subvention à tarif d'équilibre, c'est-à-dire à équilibre budgétaire.

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse:** Et il y a eu une volonté de la part du ministère, justement, d'avoir une subvention statutaire négociée pour dix ans. C'est ce qui a été fait pour un montant de l'ordre de 20 000 000 \$, avec Navigation Madeleine inc. Navigation Madeleine, en passant, c'est une filiale à part entière de Gestion CTMA dont les propriétaires sont des Îles-de-la-Madeleine.

**M. Garon:** Qui? Combien y en a-t-il de propriétaires?

**M. Hinse:** Je ne pourrais... Peut-être qu'on pourrait fournir la liste. Je ne sais pas, mais moi, je ne suis pas au courant des noms des propriétaires de Gestion CTMA. On fait affaires avec Navigation Madeleine inc.

**M. Garon:** C'est 2 000 000 \$ par année. Est-ce que c'est ça que vous dites? 20 000 000 \$

pour dix ans...

**M. Hinse:** Environ 2 000 000 \$ par année. Ça comprend une partie du capital du bateau pour 1 000 000 \$, et une partie de subvention. Donc, un contrat de 20 000 000 \$ pour les dix ans. Et c'est là-dessus que Navigation Madeleine est partie pour aller se chercher un bateau. Donc, il y a eu de notre part, de la part du ministère, une évaluation des opérations, une espèce de prorata qui avait été fait, pour donner un contrat à Navigation Madeleine sur le plan des opérations. Alors, pour avoir le vrai montant des opérations, il fallait vivre avec le bateau. C'est ce qui a été fait pour la première et la deuxième année, pour s'apercevoir que Navigation Madeleine a connu des difficultés à boucler le budget sur le plan des opérations, à boucler ce contrat-là. Alors, le réflexe qu'on a eu, devant leur demande de 700 000 \$ par année pour ajouter au contrat de base, ça a été de dire, de demander un plan de redressement, lequel plan de redressement nous a été fourni, où l'on réduisait la vitesse du bateau pour sauver du carburant, où l'on a réduit le nombre des membres d'équipage, où l'on a été moins sophistiqué dans la cuisine, etc. En tout cas, il y a eu un plan de redressement pour 400 000 \$.

L'analyse nous a portés à évaluer le montant qu'on devait mettre pour que les opérations soient comblées en fonction du bateau réel qui naviguait sur le fleuve, à 234 000 \$. Et c'est là qu'on a reconnu une rétroactivité, non pas sur le montant qu'ils nous demandaient, mais sur 234 000 \$, même si le plan de redressement pour l'année 1988-1989 n'avait pas été appliqué, mais qui était pour s'appliquer dans les années à venir. On n'a pas reconnu le fait qu'ils n'avaient pas appliqué un plan de redressement dès le départ des opérations. On a simplement donné la tranche de 234 000 \$, et pour 1988, et pour 1989, et pour les autres années à venir, selon une formule d'indexation qui était prévue au contrat pour les autres années à venir, c'est-à-dire - c'est une formule très complexe - de régression linéaire. Ça tient compte du carburant, ça tient compte de l'inflation. C'est assez compliqué.

**M. Garon:** Ça coûte combien?

**M. Hinse:** Alors, le coût, c'est de 234 000 \$, indexé.

**M. Garon:** En plus.

**M. Hinse:** En plus du contrat de base qu'ils avaient.

**M. Garon:** De 2 000 000 \$ par année.

**M. Hinse:** En plus des 2 000 000 \$,  
(17 h 15)

**M. Garon:** Mais, le coût total en 1988-1989, est-ce 2 468 000 \$?

**M. Hinse:** Attendez un petit peu. Je vais vous le donner.

**M. Garon:** Quel était le coût antérieur lorsque c'étaient des subventions d'équilibre budgétaire?

**M. Hinse:** Je vais vous donner ça. J'ai ça ici. En 1981, par exemple, 1 000 000 \$. On va passer quelques tranches d'années.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Hinse:** En 1981, 1 100 000 \$, équilibre budgétaire. En 1983, c'est... Là, je passe quelques années. Je saute un peu. En 1983, 1 600 000 \$.

**M. Garon:** En 1982, combien?

**M. Hinse:** En 1982, 1 500 000 \$.

**M. Garon:** En 1983...

**M. Hinse:** En 1983, 1 600 000 \$. En 1984, 2 034 000 \$.

**M. Garon:** En 1985?

**M. Hinse:** 1 900 000 \$, en 1986, 2 075 000 \$, en 1987, 2 400 000 \$.

**M. Garon:** Ça, c'est avec la nouvelle technique basée sur le dynamisme de l'entreprise privée.

**M. Hinse:** Avec la nouvelle technique y compris les 234 000 \$ rétroactifs, incluant les 234 000 \$.

**M. Garon:** 2 400 000 \$?

**M. Hinse:** 2 400 000 \$.

**M. Garon:** Quatre juste ou quatre...

**M. Hinse:** 2 446 000 \$. En 1990, ce qui est anticipé, 2 350 000 \$ et ainsi de suite, 2 000 000 \$ après ça.

**M. Garon:** Ça, c'est sans les subventions additionnelles?

**M. Hinse:** Toujours y incluant la subvention additionnelle.

**M. Garon:** Ah oui, celle-là, mais sans savoir s'il n'y en aura pas une autre.

**M. Hinse:** Je ne crois pas qu'il y en ait d'autres parce que...

**M. Garon:** 20 000 000 \$ sur dix ans, il y en avait seulement une, mais là, vous êtes rendus à 2 628 000 \$ additionnels.

**M. Hinse:** Oui, mais il faut comprendre que ce montant avait été...

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres?

**M. Hinse:** Il n'y a pas eu d'appel d'offres. Ça a été fait par négociation puisque...

**M. Garon:** Ah bon!

**M. Hinse:**... Navigation Madeleine opérait le service aux îles depuis 1958.

**M. Garon:** Oui, mais comme il y avait un nouveau bateau, pourquoi n'a-t-on pas fait comme Relais Nordik pour la Côte-Nord d'aller en soumission pour offrir la chance à tout le monde comme on a fait sur la Côte-Nord? Pourquoi n'est-on pas allé dans le cas des Îles-de-la-Madeleine?

**M. Hinse:** Il a été jugé, à ce moment-là, que la négociation avait des retombées aux Îles-de-la-Madeleine, que le service était satisfaisant pour les usagers des îles, que CTMA et Gestion Madeleine donnaient un bon service et que les négociations pouvaient se faire avec eux.

**M. Garon:** Il y a combien d'actionnaires? Vous ne savez pas. Dans les négociations, 20 000 000 \$...

**M. Hinse:** Bien là, je n'étais pas là lors de la négociation, mais on pourrait vous trouver ça probablement.

**M. Garon:** Les retombées sont peut-être réparties dans les îles, sont peut-être réparties dans quelques-uns là... Les retombées, quel que soit le bateau qui opère, il va y avoir des retombées. Les automobiles vont débarquer...

**M. Hinse:** Ce sont des employés des îles.

**M. Garon:** Il y a quand même un groupe que vous avez choisi, vous leur donnez 20 000 000 \$ et là, vous leur ajoutez 2 628 000 \$.

**M. Hinse:** Oui, Navigation Madeleine...

**M. Garon:** Ce n'est pas des "peanuts" là.

**M. Hinse:** Ce n'est pas un hasard, ce n'est pas un groupe choisi au hasard. Il était là depuis 1958.

**M. Garon:** Non, non, mais là, vous... C'est une autre affaire. Antérieurement, les contrats



étaient de quelle durée? À partir de 1958?

**M. Hinse:** On me dit qu'avant 1987, c'étaient des contrats annuels selon la formule d'équilibre budgétaire, toujours négociés avec Navigation Madeleine.

**M. Garon:** Oui et là, vous avez un contrat de dix ans ferme.

**M. Hinse:** Dix ans ferme.

**M. Garon:** Mais le fait qu'ils ne respectent pas les prix, ça ne vous donne pas le droit de... Je ne comprends pas. Vous avez une soumission, vous avez un prix, 2 000 000 \$ par année, 20 000 000 \$ pour dix ans. Le prix n'est pas respecté. Ça ne vous a pas donné une idée, au ministère des Transports, d'aller en appel d'offres pour offrir la chance à tout le monde, pour laisser jouer le dynamisme de l'entreprise privée?

**M. Hinse:** C'est-à-dire qu'on aurait pu faire ça, M. le député, mais Navigation Madeleine se serait servi de sa clause de tarif et aurait augmenté les tarifs de 40 % pour les usagers des îles.

**M. Garon:** Pas nécessairement. C'était un appel d'offres sur les services. Il y a peut-être quelqu'un qui était prêt...

**M. Hinse:** Il y avait une possibilité d'augmenter les tarifs. Dans son contrat, il avait une possibilité d'augmenter les tarifs. Il a montré son intention dès le départ d'augmenter les tarifs de 20 %. La Commission des transports lui a autorisé 8 % et, à ce moment-là, il y a eu une première compensation, et il y a eu, après ça, ouverture du contrat pour finalement arriver à conclure une entente pour l'ensemble des dix années et tout cela basé, comme je le dis, sur un plan de redressement de 408 000 \$ sur une demande originale de 700 000 \$, un plan de redressement de 408 000 \$ et, finalement, une entente négociée à 234 000 \$, pas indexée pour les années antérieures.

**M. Garon:** Moi, ce n'est pas ça que j'ai. J'ai 2 000 000 \$ ici. Ce qu'on a devant nous, c'est 2 628 963 \$.

**M. Hinse:** Si on fait une extrapolation des dix années, ça donne à peu près ça comme estimé...

**M. Garon:** C'est ça l'autorisation. L'engagement qui a été fait...

**M. Hinse:** C'est 2 000 000 \$ sur dix ans.

**M. Garon:** C'est 2 628 000 \$ pareil.

**M. Hinse:** C'est ça.

**M. Garon:** C'est un beau cadeau.

**M. Hinse:** C'est-à-dire...

**M. Garon:** Qui s'ajoute à 20 000 000 \$. Quelle garantie avez-vous obtenue dans votre contrat, maintenant, qu'il n'y aura pas d'autre dépassement.

**M. Hinse:** C'est un addenda au contrat original, lequel contrat était fermé. Il y a eu un addenda simplement pour dire en plus que, avec cet ajout, la clause d'indexation, pour les usagers des îles, ne pourrait pas dépasser l'inflation, la clause d'indexation des tarifs. C'était très important, c'était l'échange que CTMA a donné pour boucler ces opérations qu'ils ne se serviraient pas de la clause d'indexation des tarifs à outrance, mais que ce serait selon l'inflation.

**M. Garon:** Quelle inflation?

**M. Hinse:** C'est l'inflation des coûts d'opération du bateau. C'est une formule de régression linéaire qui est relativement complexe, mais qui normalement tient compte du carburant, tient compte de l'IPC, tient compte de l'IPT.

**M. Garon:** IPT, c'est quoi?

**M. Hinse:** IPT, c'est l'indice des prix au transport; IPC, l'indice des prix à la consommation; donc ça tient compte de la main-d'oeuvre, ça tient compte du transport et ça tient compte spécifiquement aussi du carburant. Ça peut légèrement dépasser l'inflation, dépendamment des indices au carburant, et tout ça. Mais, ça tourne normalement autour de l'inflation.

**M. Garon:** Avez-vous tenu compte de ce facteur-là, quand vous établissez les primes d'éloignement aux îles?

**M. Hinse:** Je pense qu'il y a un engagement financier où l'on va parler de ce genre de chose tout à l'heure. Faites-vous référence à cela?

**M. Garon:** Non, non. Je posais tout simplement la question, si c'était relié ou si ça ne l'était pas. C'est une question objective, ce n'est pas un jugement de valeur.

**M. Hinse:** Je ne peux pas honnêtement répondre à ça.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir le contrat antérieur au contrat de 20 000 000 \$, lorsque c'étaient des subventions d'équilibre budgétaire qui coûtaient meilleur marché? Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une

copie du contrat également. 20 000 000 \$ sur dix ans, y compris l'addendum, ou du contrat pour le supplément de 2 628 963 \$?

**M. Hinse:** C'est vrai qu'on me rappelle... Je pense que je l'ai signalé tout à l'heure - je pense que c'est bon de le rappeler - c'est que vous vous souvenez des subventions... d'équilibre budgétaire. 1 000 000 \$, 1 600 000 \$, 2 000 000 \$, 2 075 000 \$. Dans les 2 000 000 \$ qu'on connaît aujourd'hui, il y a pour 1 018 000 \$ qui sont pour l'achat du bateau et il y a pour à peu près 1 000 000 \$ qui sont pour la subvention aux opérations. Il faut distinguer ça. Dans l'ouverture de l'addenda, on n'a pas touché au capital du bateau. On n'a pas touché à l'immobilisation, on a touché simplement aux opérations.

**M. Garon:** Quel que soit le nom qu'on donne...

**M. Hinse:** En d'autres termes, c'est un bateau qui va se payer et aux opérations, une fois payé...

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse:** ...la subvention va être de l'ordre de 1 000 000 \$ indexés dans les années à venir.

**M. Garon:** Une fois que le bateau va être payé, il va appartenir à qui?

**M. Hinse:** Il va appartenir à la CTMA.

**M. Garon:** Alors, que vous donniez le montant sous quelque forme que ce soit, c'est un montant de 2 000 000 \$, plus 234 000 \$, ce qui va équivaloir à 2 128 000 \$. Donc, si on additionne les deux, on est rendu - je ne sais pas s'il y a d'autres montants - à 22 628 963 \$ sur dix ans. Ça se prend.

**M. Hinse:** C'est une précision que je trouve importante de rappeler. Je l'avais dit au début.

**M. Garon:** À ce moment-là, à quoi vous voyez que c'est plus avantageux que d'avoir une subvention d'équilibre budgétaire quand, là, vous payez le bateau de ceux qui l'achètent, alors ça aurait pu être une soumission publique, à tout le monde, alors qu'il y en a des compagnies de navigation au Québec?

**M. Hinse:** Une subvention à équilibre budgétaire, il n'y a aucun risque de la part de l'entreprise. Une subvention statutaire fermée, il y a un risque pour l'entreprise. Ce que nous avons reconnu...

**M. Garon:** Je m'aperçois, dans les chiffres que vous me donnez-là, le risque est plus fort,

rien que pour le gouvernement.

**M. Hinse:** Ce que nous avons reconnu c'est que l'évaluation première qui avait été faite était une évaluation, entre guillemets, théorique puisque le bateau, qui s'en venait, on ne le connaissait pas. Le bateau, on a vécu avec...

**M. Garon:** Il vient d'où ce bateau?

**M. Hinse:** C'est un bateau qui a été acheté en Grèce.

**M. Garon:** Ha! bon. Les Grecs ont eu les retombées économiques du 1 000 000 \$.

**M. Hinse:** Non. Pour 1 000 000 \$ et il y a eu 5 000 000 \$ de canadianisations qui ont été faites...

**M. Garon:** 1 000 000 \$ par année.

**M. Hinse:** 5 000 000 \$ dès le départ.

**M. Garon:** 5 000 000 \$?

**M. Hinse:** De transformations du bateau.

**M. Garon:** Qui ont été payés par qui?

**M. Hinse:** Qui ont été payés à même justement le capital d'investissement dont on parlait tout à l'heure.

**M. Garon:** Lequel? Les 20 000 000 \$

**M. Hinse:** Dans les 20 000 000 \$.

**M. Garon:** Mais les 20 000 000 \$, est-ce qu'ils sont versés à raison de 2 000 000 \$ par année ou plus rapidement au début pour aider à payer le bateau?

**M. Hinse:** 2 000 000 \$ par année, dont 1 000 000 \$ pour le capital, pour le bateau.

**M. Garon:** En plus?

**M. Hinse:** Dans les 2 000 000 \$.

**M. Garon:** Donc, les 5 000 000 \$ payés par la compagnie sont remboursés par le gouvernement, par des montants additionnels chaque année. Mais, est-ce qu'il y a possibilité, M. le ministre, d'avoir une copie de l'entente qu'il y avait avec la compagnie? C'était une entente annuelle...

**Une voix:** Oui.

**M. Garon:** ...de subventions d'équilibre budgétaire. Celle qui porte sur les 20 000 000 \$ au contrat de services décennal du 6 février 1986

et l'entente additionnelle qui porte sur le montant qui couvre le supplément de 2 628 963 \$ au : contrat de services qui avait été signé antérieurement. Maintenant, est-ce qu'il y a eu des montants additionnels versés par le gouvernement, sous quelque forme que ce soit à cette entreprise pour faire la desserte des Îles-de-la-Madeleine en plus de ceux qui sont mentionnés ici.

**M. Hinse:** Dans le cadre de ce contrat-là?

**M. Garon:** Non, non, pas dans le cadre de ce contrat-là. J'ai dit: Est-ce qu'il y a eu des montants additionnels versés par le gouvernement à cette compagnie, pour faire le transport de quoi que ce soit ou sous quelque forme que ce soit, au cours des dernières années? Depuis 1986 mettons. Que ce soit le transport de choses ou sous quelque forme que ce soit.

**M. Hinse:** Je ne sait pas si vous faites référence, M. Garon, au service d'hiver. Le service d'hiver a fait l'objet d'un contrat négocié et c'est un engagement qui vient subséquemment.

**M. Garon:** Oui, mais si on oublie le service d'hiver qui vient à l'engagement 52, de 1 632 000 \$ additionnels, est-ce qu'il y a eu d'autres montants, sous quelque forme que ce soit, qui ont été payés à la compagnie Navigation Madeleine inc. ou à sa compagnie mère, Gestion CTMA?

**M. Hinse:** Je l'ai dit au départ. Dès la première année, dès 1987, Navigation Madeleine a voulu faire une application de tarifs de l'ordre de 20 %. La Commission des transports a reconnu 8 % d'augmentation et le ministère, à ce moment-là, a donné une subvention de 121 000 \$ pour ce manque à gagner entre les 8 % accordés et les 20 % demandés. Et subséquemment à ça, c'est là que les 700 000 \$ ont été demandés pour les autres années d'après, qu'on a regardé le dossier dans son ensemble, qu'on a demandé le plan de redressement et qu'on a accordé le 234 000 \$ pour les autres années. Ça couvre toute subvention à ma connaissance dans ce dossier de CTMA.

**M. Garon:** Vous voulez dire que dans l'entente, on leur donnait des montants aussi volumineux et après ça, ils pouvaient en plus augmenter les tarifs comme ils le voulaient.

**M. Hinse:** Oui, ils pouvaient augmenter les tarifs, effectivement.

**M. Garon:** N'importe comment, n'importe quand. Il n'y avait pas de limites.

**M. Hinse:** Ils pouvaient augmenter les tarifs.  
(17 h 30)

**M. Garon:** C'est rare. On va continuer avec l'engagement ...

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

**M. Garon:** ...51, et on va revenir à l'engagement 52 avec l'addition, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Nous étions à l'engagement 50 qui est vérifié.

**M. Garon:** Ici, il s'agit d'un supplément au contrat de...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je m'excuse, l'engagement 50 est-il vérifié?

**M. Garon:** Oui, j'ai dit qu'on allait continuer, mais comme à l'engagement 52, ça revient avec la même compagnie, pour un transport d'hiver...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, d'accord.

**M. Garon:** Alors, plutôt que de rester là, j'aime autant continuer. L'engagement 51, dépassement de contrat; 2 412 000 \$, Relais Nordik inc., supplément au contrat de services quinquennal du 16 janvier 1987 ayant pour objet la desserte maritime de la Moyenne et Base-Côte-Nord en vue d'augmenter la rémunération du transporteur pour les quatre années restant à couvrir. Qu'est-ce qui s'est passé là, puisque là aussi je pense, il y avait eu dans ce cas-là des appels d'offres. Il y avait eu un contrat fermé, on avait dit à quel point le gouvernement était bon d'avoir réussi à fermer un contrat à bien meilleur marché. Là, on voit 2 412 000 \$ de plus. Est-ce que l'entente était moins bonne que prévu initialement? Et le contrat qu'ils avaient obtenu était à quel prix et quels étaient les autres soumissionnaires et les prix de chacun à l'époque?

**M. Hinse:** Mme la Présidente, M. le député, comme vous l'avez spécifié, il y a eu un appel d'offres. Il y a eu trois soumissionnaires dans l'appel d'offres. Il y a eu Relais Nordik à 3 695 000,49 \$, il y a eu Logistec à 4 698 000 \$ et il y a eu Desgagnés à 4 780 000 \$. Alors, on voit que les deuxième et troisième plus bas soumissionnaires sont 1 000 000 \$ et plus de la soumission de Relais Nordik à 3 695 000 \$. Ça, ça été le point de départ. Il faut se rappeler...

**M. Garon:** Comment avez vous dit? 1 000 000 \$, 1 200 000 \$ au fond. 1 000 000 \$ puis 1 000 000 \$...

**M. Hinse:** 1 100 000 \$.

**M. Garon:** Oui, 1 100 000 \$, O. K.

**M. Hinse:** De plus, il faut se rappeler qu'en soumissionnant, Relais Nordik amenait une toute nouvelle technologie dans la desserte de la Base-Côte-Nord, une technologie par container. Cette technologie-là lui a amené des problèmes importants de relations de travail, de résistance aux changements de la part des débardeurs tout le long de la Base-Côte. Également, le navire qui a été loué a dû rencontrer des transformations et on a eu de la misère à faire accepter par la garde cotière le niveau de marchandises que la compagnie voulait embarquer dans son bateau. Elle a dû louer un deuxième bateau pour rencontrer ses engagements. Elle a même manqué un voyage pour lequel on lui avait coupé la subvention, de telle sorte que l'entreprise a rencontré des difficultés techniques et commerciales très importantes durant les premières années. Ça a amené nécessairement l'entreprise dans une situation financière assez précaire.

Alors, qu'est-ce que l'entreprise a découvert dans ça? Elle a découvert que dans l'application des tarifs généraux qui étaient sous Logistec, et qui avaient été accordés par la Commission des transports du Québec, elle pouvait appliquer pour le transport des marchandises, une clause qu'on appelle poids-volume, c'est-à-dire que quand ça dépasse un certain volume, elle peut appliquer la clause au volume plutôt qu'au poids. Et elle a décidé de se servir de cette clause-là à outrance, de telle sorte que les usagers de la Base-Côte se voyaient des augmentations de l'ordre de 40 %. Le ministère a cru que des augmentations pour les usagers de la Base-Côte de 40 %, ça n'avait pas de bon sens. Alors, le manque à gagner de la part de Relais Nordik qui nous a été présenté, était de 1 200 000 \$ par année dans l'opération de son contrat sur la Base-Côte, et elle a figuré qu'en appliquant la clause poids-volume pour les matériaux qu'elle transportait, elle était capable d'aller chercher ces 1 200 000 \$ là. Or, le ministère a jugé que ça n'avait pas de sens de faire appliquer cette clause-là. Elle était valide, elle était dans le contrat même qui originait de Logistec, elle avait été toute acheminée à travers la Commission des transports, l'augmentation des tarifs puis l'autorisation des tarifs, elle a été acheminée dans le contrat de Relais Nordik et elle a décidé de s'en servir. On trouvait que ça n'avait pas de sens. Alors, il y a eu négociation de cette clause-là, et on s'est servi d'un rapport confidentiel - je ne pourrais pas le déposer, parce que c'est un rapport qui appartient à Navigation Madeleine, qui avait été commandé par Navigation Madeleine à un bureau de comptables dont le nom m'échappe - qui avait été commandé par Navigation Madeleine, justement pour les aider eux, dans le cas des Îles-de-la-Madeleine, à établir cette clause poids-volume. Donc, on s'est servi de quelque chose qui était très neutre au ministère, un rapport qui était de

l'extérieur, qui s'appliquait à une desserte relativement semblable, pour du transport relativement semblable. On a pris ce rapport-là puis on a appliqué ça aux marchandises qui étaient transportées par Relais Nordik. Ça nous a donné une équation qui égalait 568 000 \$, et c'est ce qui a été appliqué à Relais Nordik pour acheter la clause poids-volume. C'est ce qui a ouvert le contrat pour les quatre années à venir, et non pas passées. Ça n'a pas été rétroactif, ça a été pour les années à venir. Alors, c'est ce qui fait le montant, indexé selon à peu près la même équation dont je parlais tantôt.

**M. Garon:** Comment ça coûtait le contrat avec Relais Nordik, avec Logistec, antérieurement?

**M. Hinse:** Je vais essayer de vous sortir ça. Alors, 1979-80, par exemple, 859 500 \$. Non, excusez! 2 664 000 \$. Si on saute en 1985, 4 098 000 \$. En 1988-1989, 4 526 000 \$, incluant les 568 000 \$ dont je parlais tout à l'heure.

**M. Garon:** Ça veut dire que tout le pétage de broue qui s'est fait au moment où on avait signé avec Relais Nordik, vous mettez un x là-dessus, au fond.

**M. Hinse:** C'est-à-dire que la négociation avec Relais Nordik, on se souviendra tantôt que j'ai dit qu'avec le deuxième plus bas soumissionnaire il y avait 1 000 000 \$ de différence. Il y a eu une réouverture de contrat basée sur une étude neutre de 568 000 \$. Il reste donc...

**M. Garon:** Pour quelle année, les 568 000 \$?

**M. Hinse:** 568 000 \$, c'est en 1988.

**M. Garon:** 1989?

**M. Hinse:** 1989, oui.

**M. Garon:** Négocié à quel moment?

**M. Hinse:** Oh! la la. Négocié, de mémoire, au printemps, je crois. De mémoire.

**M. Garon:** 1989?

**M. Hinse:** 1989... 1988...

**M. Garon:** Là, il y a un montant additionnel de prévu pendant quatre ans de...

**M. Hinse:** 1988. excusez. 1988, la négociation.

**M. Garon:** Là, il y a un montant additionnel de prévu de 1 844 000 \$ pour combien d'années?

**M. Hinse:** Pour les quatre ans qui restaient du contrat. C'était un contrat de cinq ans, et il restait quatre ans. Alors, pour les quatre ans qu'il restait, il y a eu 568 000 \$. Si on se rappelait de 1 000 000 \$ de différence avec le plus bas soumissionnaire, il y avait donc une économie encore de 450 000 \$, 460 000 \$.

**M. Garon:** 460 000 \$ à peu près?

**M. Hinse:** Exact.

**M. Garon:** Qui vous dit que vous n'aurez pas de demande additionnelle?

**M. Hinse:** Je ne peux pas répondre à ça. Je ne le sais pas. Il n'y a rien qui me dit qu'il n'y aura pas de demande additionnelle; il n'y a rien qui me dit qu'il y aura des demandes additionnelles. Tout ce que je sais, c'est que cette clause-là a été rachetée, spécifiquement les 568 000 \$, c'est pour racheter la clause poids-volume.

**M. Garon:** Est-ce que le transport se fait toujours par container ou autrement? On est revenu à l'ancienne forme.

**M. Hinse:** Par container. Toujours par container.

**M. Garon:** Toujours par container.

**M. Hinse:** Toujours.

**M. Garon:** Et les gens qui, question de travail, ne voulaient pas, l'ont accepté ou...

**M. Hinse:** Il semble que le transporteur... En tout cas, nous autres, les échos qu'on en a, c'est que les relations de travail sont dans une bonne harmonie, que les difficultés et les tensions sont amenuisées et que le service va très bien. Il n'y a pas eu de plainte l'été passé, quelques petits accrochages cette année à cause des glaces, mais ça se déroule très bien.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir - je l'ai mentionné - le contrat antérieur, le contrat antérieur avec Logistec, le contrat tel que signé avec Relais Nordik et le contrat additionnel pour justifier le supplément de 2 412 000 \$?

**M. Hinse:** Oui, pas de problème.

**M. Garon:** Oui.

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

**M. Garon:** Oui, O. K. Qui sont les...

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

**M. Garon:**... actionnaires, maintenant? Quel a été le changement dans les actionnaires de Relais Nordik, en cours de route?

**M. Hinse:** C'est le groupe Desgagnés, maintenant, qui est actionnaire de Relais Nordik.

**M. Garon:** Qui a éliminé tous les autres?

**M. Hinse:** Qui a éliminé...

**M. Garon:** Est-ce qu'il était dedans au début? Non, il était soumissionnaire lui-même.

**M. Hinse:** Il était soumissionnaire, il n'était pas dedans.

**M. Garon:** Il n'était pas dedans. Bon!

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 52, vérifié.

**M. Garon:** Oui... Non, l'engagement 51.

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

**M. Garon:** On passe à l'engagement 52.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors l'engagement 51, vérifié. L'engagement 52.

**M. Garon:** Boni Navigation Madeleine. Pour assurer le service maritime hivernal sur la ligne Matane-Cap-aux-Meules, 1 632 000 \$. Est-ce que c'est nouveau, ce volet? Comment ça fonctionnait antérieurement?

**M. Elkas:** On m'avise que c'est un projet pilote et qu'il prend fin au mois de... C'est un contrat de deux ans...

**Une voix:** Oui.

**M. Elkas:**... et il prend fin à la fin mars.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Fin mars.

**M. Garon:** C'était un contrat de deux ans? De 800 000 \$ et de 832 000 \$? Antérieurement, est-ce qu'on payait quelque chose pour ce service...

**M. Elkas:** Ça n'existait pas.

**M. Garon:** Il n'y en avait pas.

**M. Elkas:** Non. Et puis j'ai reçu, juste-

ment...

**M. Garon:** Oui, mais la navigation, quand même, était arrêtée pendant combien de temps?

**M. Elkas:** Trois mois.

**M. Garon:** Non, non, pas trois mois.

**M. Elkas:** Deux mois.

**M. Garon:** Les mois de? Quels mois?

**M. Hinse:** Février et mars, parce que les glaces sont...

**M. Garon:** C'est très tard.

**M. Hinse:**... un peu plus tard, là-bas. En février et mars, ils sont pris dans les glaces et ils avaient de la difficulté.

**M. Garon:** Ils revenaient en même temps que les loups-marins, à peu près.

**M. Hinse:** Au réveil du printemps.

**M. Garon:** Au fond, ça veut dire 800 000 \$ pour deux mois, 400 000 \$ par mois.

**M. Elkas:** Et avec des retombées assez importantes. J'ai reçu, justement, des gens des Îles-de-la-Madeleine...

**M. Garon:** Pour ceux qui reçoivent les 800 000 \$...

**M. Elkas:**... la semaine dernière...

**M. Garon:**... il y a des retombées, oui.

**M. Elkas:** Non, mais par contre, vous allez comprendre que c'a un impact sur tout ce qui se passe dans les îles, évidemment. Quand on ne peut pas livrer de la marchandise...

**M. Garon:** Bien non.

**M. Elkas:**... dans les deux mois, il y a de l'entreposage...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:**... les coûts augmentent et tout ça. Il y a eu de la construction dans le coin, tout était basé sur le fait qu'on pouvait offrir ce service. Alors, on attend anxieusement les résultats de ce projet pilote.

**M. Garon:** Il y a combien d'utilisateurs...

**M. Elkas:** Je veux juste ajouter, comme exemple...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:**... le litre de lait coûtait 2 \$ et là, il est passé à 0, 80 \$ le litre. Alors c'est un impact assez important pour les gens des Îles.

**M. Garon:** Il était à combien, l'été, le litre de lait?

**M. Elkas:** L'été? Il est resté le même.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Il est revenu au prix de l'été.

**M. Garon:** Oui, mais vous savez qu'aux îles, les gens boivent du lait dans les contenants - je ne me rappelle pas le nom - non réfrigérés qui se gardent pendant des mois de temps. Je ne me rappelle pas...

**Une voix:** Grand Pré.

**M. Garon:** Le Grand Pré, oui. On buvait du lait...

**M. Elkas:** Oui, mais c'est le prix de l'entreposage, là c'est du lait frais.

**M. Garon:**... très différent aux Îles-de-la-Madeleine. Alors, ils passaient très bien les mois de janvier et février...

**M. Elkas:** Oui, mais là, c'est du lait frais; pour faire changement, ils vont prendre du lait frais. M. Hinse avait quelque chose à ajouter.

**M. Hinse:** Ce n'est pas d'hier que les gens réclament un service continu.

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

**M. Hinse:** Et, finalement...

**M. Garon:** Je pose des questions.

**M. Hinse:**... il a été convenu du projet pilote justement pour vérifier quel serait l'effet d'un service annuel et sur les marchands des îles et sur les usagers des îles, parce qu'effectivement, ils payaient la pinte de lait 2 \$. Ils payaient justement tout le stockage des matériaux aux îles. L'utilisateur payait ça. Alors le projet pilote, c'est d'évaluer tout cela. On a suivi le dossier, l'année dernière, avec les services de M. Girard des services maritimes. On a suivi ce dossier-là pouce par pouce. On est à finaliser l'évaluation. Et si ça n'apporte aucune retombée positive, notre recommandation sera de l'éliminer. Si ça apporte des retombées positives pour les gens des îles et pour l'utilisateur des îles et pour le marchand, bien, il y aura une recom-

mandation pour renégocier un contrat, à ce moment-là.

**M. Garon:** Mais...

**M. Hinse:** Inclus à l'intérieur du contrat de dix mois ou en parallèle, mais là, c'était une subvention...

(17 h 45)

**M. Garon:** Quel a été le nombre de personnes transportées par le service maritime hivernal, premièrement? Quelle a été la quantité de marchandise, deuxièmement? Et est-ce que c'a occasionné des coûts additionnels pour le transport aérien des personnes qui ne prenaient plus l'avion?

**M. Hinse:** Ce n'est pas tellement un impact sur les personnes. Je vais essayer d'avoir le chiffre; j'avais le tonnage, il y a 3300 tonnes de marchandise qui sont entrées dans ces deux mois-là. C'est quand même important. Ça m'a moi-même surpris de voir ce tonnage-là; je pensais qu'il n'y aurait pas tant de tonnage que ça.

**M. Garon:** Et principalement quelle marchandise?

**M. Hinse:** De toute nature.

**M. Garon:** Un Instant, là. Moi, je sais que...

**M. Hinse:** Matériaux de construction...

**M. Garon:**... le groupe CTMA est en même temps le groupe qui est propriétaire de l'entreposage, de la vente du pétrole. S'il a transporté son pétrole, c'est...

**M. Hinse:** Non.

**M. Garon:**... c'est...

**M. Hinse:** Non, non, non, pas de...

**M. Garon:** Il s'est rendu service à lui-même.

**M. Hinse:** Non, non, non.

**M. Garon:** C'est pour ça que je veux savoir qu'est-ce qu'on a transporté.

**M. Hinse:** Moi, je pourrais...

**M. Garon:** J'aimerais savoir, là, vous dites 3300 tonnes...

**M. Hinse:** Oui.

**M. Garon:**... quels ont été les produits transportés. Vous avez fait une étude, vous avez

suivi ça, vous avez dit, très méticuleusement, M. Girard a suivi ça étant... vous avez même quelqu'un en charge de ça.

**M. Hinse:** Oui, le rapport va sortir dans quelques...

**M. Garon:** Puis quels sont les quantités de chacun des produits pour l'année 1988-1989, le rapport doit être sorti pour 1988-1989?

**M. Hinse:** Non, le rapport...

**M. Garon:** Parce qu'on dit: 1989 et autres années. C'est 1988-1989 et 1989-1990. 1989-1990, vous ne l'avez pas encore, février et mars, ça s'en vient.

**M. Hinse:** Le rapport...

**M. Garon:** Mais pour 1988-1989, est-ce que c'est 1988-1989, février puis mars 1989? Ça fait un an.

**M. Hinse:** Le rapport 1988-1989 n'est pas sorti parce que...

**M. Garon:** Pas encore?

**M. Hinse:** Pas encore, parce que...

**M. Garon:** Vous n'êtes pas curieux?

**M. Hinse:**... on est allé aux îles poser, par un questionnaire, des questions aux usagers: comment est-ce qu'ils ont perçu ce service-là, quelles ont été les retombées, etc., mais le rapport n'est pas terminé, il va être prêt dans à peu près quatre semaines.

**M. Garon:** Mais ce n'est pas un rapport de perception qui m'intéresse, ce sont les quantités transportées.

**M. Hinse:** Ça fait partie du rapport.

**M. Garon:** Bon! mais en 1988-1989, vous devez avoir ça, ce rapport... les quantités transportées, parce que là...

**M. Hinse:** Oui.

**M. Garon:**... si c'est transporté depuis un an.

**M. Hinse:** Je ne l'ai pas avec moi, là. Après-midi, je n'ai pas pensé qu'on irait jusque là mais on peut...

**M. Garon:** Mais il y en a combien? Vous savez que je suis curieux par tempérament.

**M. Hinse:** Oui, je le constate.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Quelles ont été les marchandises transportées et particulièrement combien de litres de lait?

**M. Hinse:** M. le député, je ne suis pas certain qu'on va pouvoir aller dans le nombre de litres de lait parce que...

**M. Garon:** Ha!

**M. Hinse:**... il y a quand même des camions complets qui entrent sur le bateau, hein! On ne va pas fouiller dans les camions, on ne va pas fouiller là-dedans. Alors, ce qui nous a intéressés, dans un premier temps, c'est le tonnage, puisque la tarification était au tonnage. Alors, quand une van rentrait complète, c'était le poids de la van qui comptait, mais on va tenter de sortir des chiffres. On va tenter de voir le type de marchandise puisque vous en avez fait la demande.

**M. Garon:** Moi, c'est parce que je... Ne jouez pas à l'hypocrite: Pour m'émouvoir, vous m'avez donné comme exemple le lait.

**M. Hinse:** D'accord.

**M. Garon:**... en pensant aux enfants qui vont maintenant avoir du lait, mais... Alors, je me dis: Bon, si le lait les a tellement impressionnés, ils ont dû les vérifier, les quantités.

**M. Hinse:** C'est un exemple qu'on donnait puisqu'il était très cher à transporter par avion.

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse:** Maintenant, il y a des meubles, il y a des matériaux de construction, il y a toute la quincaillerie, en général, qu'on utilise en hiver, tout ce qu'on peut imaginer, en fait, que les usagers des îles, les habitants des îles peuvent acheter dans les quincailleries, à gauche et à droite.

**M. Garon:** Mais ce que les gens des îles veulent, c'est une laiterie pour produire eux-mêmes leur lait sur les îles.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Mais ça, en fait, vous venez de leur bloquer leur projet pour qu'ils puissent gagner leur vie eux-mêmes. Mais j'aimerais ça avoir les quantités par produit parce que...

**M. Hinse:** Sur...

**M. Garon:** Par produit.

**M. Hinse:** On va tenter de faire...

**M. Garon:** Je comprends bien...

**M. Hinse:** Oui, oui...

**M. Garon:** Je vais vous dire, alors... parce que je veux savoir si ça dessert vraiment la population des îles ou si...

**M. Hinse:** Aussi précis qu'on va pouvoir le sortir, ça va me faire plaisir de le transmettre, parce que ça nous intéresse nous autres aussi de le voir...

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse:**... mais je ne suis pas certain qu'on peut répondre aussi précisément que vous l'entendez puisqu'il y a des camions complets qui entraient dans le bateau, puis on n'allait quand même pas fouiller dans les camions.

**M. Garon:** J'aimerais savoir quelle est la partie, sur les 3300 tonnes transportées, qui était des produits qui allaient à la CTMIA ou à ses filiales ou à ses groupes par association: Madelièche et les autres.

**M. Hinse:** On a pris note de la question.

**M. Garon:** Et vous avez évalué... Il y a combien de personnes qui ont traversé? Vous dites 3300 tonnes.

**M. Hinse:** Attendez un petit peu.

**M. Garon:** 3300 tonnes, s'il n'y a rien que des tonnes, cela veut dire plus de 250 \$ la tonne.

**M. Hinse:** 179 passagers aller-retour.

**M. Garon:** Pendant les deux mois?

**M. Hinse:** Pendant les neuf voyages du bateau.

**M. Garon:** 179 personnes.

**M. Hinse:** 179 personnes, 131 automobiles.

**M. Garon:** Vous évaluez le prix de la traversée à combien?

**M. Hinse:** Le prix de la traversée pour un usager?

**M. Garon:** Oui, il paye combien de sa poche?

**M. Hinse:** C'était le tarif de Montréal, l'usager?



**M. Garon:** Est-ce que c'est gratuit pour le passager, la traversée?

**M. Hinse:** Je ne sais pas combien l'usager payait, je ne le sais pas.

**M. Garon:** Hein?

**M. Hinse:** Je n'ai pas...

**M. Garon:** Quand vous parlez d'usagers, ce sont des usagers en automobile ou à pied?

**M. Hinse:** Bien là, il y a 179 passagers, et 131 automobiles. J'imagine...

**M. Garon:** Les automobiles, j'imagine, ne sont pas comprises dans le tonnage.

**M. Hinse:** Non, non.

**M. Garon:** Les 3300 tonnes, c'est de la marchandise.

**M. Hinse:** Payante.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Hinse:** Payante, là, sur laquelle...

**M. Garon:** De la marchandise payante.

**M. Hinse:** ...tarifée, là.

**M. Garon:** La marchandise est payante, les personnes sont payantes, les automobiles sont payantes.

**M. Hinse:** Exact.

**M. Garon:** Bon, et à combien vous évaluez ça transporter une tonne de marchandise aux îles? Parce que là c'est 800 000 \$, ça veut dire à peu près...

**M. Hinse:** Je ne peux pas répondre à ça, je ne peux pas répondre, je n'ai pas l'information avec moi.

**M. Garon:** Est-ce qu'on va pouvoir... quand est-ce que le rapport d'évaluation, le rapport de 1988-1989 va être produit?

**M. Hinse:** Bien, c'est un peu tout ça qu'on voulait voir. On voulait voir comment c'était pour se faire, le déplacement du transport des marchandises. Est-ce qu'il y aurait vraiment un déplacement? On s'aperçoit qu'il y a un gros déplacement. Les gens des îles n'ont pas stocké beaucoup en 1989. Il se sont servis du service d'hiver. Ça fait partie du rapport d'évaluation pour éventuellement arriver à négocier un prix ferme. Là on a négocié un prix forfaitaire de

800 000 \$ où il y avait un risque. L'entreprise, au départ, voulait un montant extravagant, ne voulait prendre aucun risque, disait: C'est l'hiver, il y a des glaces. L'année passée ça a relativement été facile, il n'y a presque pas eu de glaces dans le golfe. Cette année, là, il y a eu beaucoup de glaces dans le golfe, ils ont eu beaucoup de problèmes.

**M. Garon:** Mais comment pouvez-vous dire que les gens n'ont pas stocké, alors que vous ne savez pas encore ce qu'ils ont transporté pour 3300 tonnes.

**M. Hinse:** Bien c'est-à-dire que...

**M. Garon:** Vous ne le savez pas, dites-vous?

**M. Hinse:** ...3300 tonnes, c'est relativement important comme tonnage de marchandise.

**M. Garon:** Oui, mais il y a combien, par exemple, de quantité? Est-ce qu'il y a eu du pétrole là-dedans, est-ce qu'il y a eu...

**M. Hinse:** Bien c'est ça.

**M. Garon:** ...des marchandises comme celles-là.

**M. Hinse:** Bien moi, à ma connaissance, il n'y a eu aucun pétrole de transporté par ça.

**M. Garon:** C'est quoi les marchandises? Parce que vous dites: Les gens ont moins stocké...

**M. Hinse:** Des meubles, des madriers, des 2 X 4, des 2 X 6, des clous, toutes sortes de choses, du ciment.

**M. Garon:** Les meubles, vous savez, habituellement ce sont les ventes en janvier. Ce n'est pas là que le monde commande le plus. Vous voyez que c'est en janvier les ventes de meubles partout. Votre rapport pour 1988-1989...

**M. Hinse:** Dans quatre semaines.

**M. Garon:** Est-ce qu'on va pouvoir en avoir une copie, M. le ministre?

**M. Elkas:** On va prendre connaissance du rapport. On le déposera un de ces jours. Ça va avoir un impact sur la décision qu'on va prendre.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Ça va avoir un impact sur la décision qu'on va prendre.

**M. Garon:** J'espère.

**M. Elkas:** Les questions que vous posez, nous autres aussi on est intéressés à les avoir.

**M. Garon:** Bien oui, mais nous autres ce qu'on aimerait, c'est...

**M. Elkas:** C'est un projet pilote.

**M. Garon:** ...j'imagine que l'étude va avoir un impact sur les décisions que vous allez prendre, mais est-ce qu'on pourrait avoir une copie du rapport? Pour mieux analyser les décisions que vous allez prendre parce qu'on ne veut pas aller à l'aveuglette.

**M. Elkas:** Laissez-moi voir le contenu d'abord et je verrai.

**M. Garon:** Parce que c'est un rapport public.

**M. Elkas:** C'est dans le cadre d'un projet pilote, ça.

**M. Garon:** Dans le fond, c'est un rapport payé avec les fonds des contribuables à 100 %. C'est une étude du ministère, donc c'est public, à toutes fins pratiques.

**M. Elkas:** Il y aura un rapport d'étude qui va être déposé, avec plaisir.

**M. Garon:** Ça me fait plaisir, M. le ministre, je vous remercie. L'engagement 53.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 52, vérifié.

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 53?

**M. Garon:** Engagement 53, programme pour réduction des tarifs aériens pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine. C'est marqué "transporteurs aériens" comme bénéficiaires: 1 148 000 \$. C'est sur une période de combien d'années puisqu'on dit: 1988-1989, 0; autres années, 1 148 000 \$?

**M. Elkas:** Le montant pour 1989-1990 est de 393 000 \$; 1990-1991, 370 000 \$ et prévus pour 1991-1992, 385 000 \$.

**M. Garon:** Maintenant, est-ce que la subvention du tarif maritime d'hiver a eu un effet sur la réduction... non sur le transport aérien aux Îles en personnes et en marchandise? Est-ce que vous évaluez cet impact dans votre étude sur le transport maritime hivernal?

**M. Hinse:** Nous n'avons fait aucun lien entre le transport hivernal et cette réduction de tarif. La réduction de tarif, là...

**M. Garon:** Non. Ce n'est pas la réduction de tarif. Ce n'est pas ça que j'ai dit, non.

**M. Hinse:** J'ai mal compris la question.

**M. Garon:** J'ai dit: Le fait que vous ayez donné une subvention pour qu'il y ait un service maritime hivernal, est-ce que ça a eu un effet sur le transport aérien? C'est-à-dire que les gens, les 179 personnes, qui ont pris le bateau, selon votre étude, est-ce qu'ils auraient pris l'avion? Deuxièmement, la marchandise, les 3300 tonnes, avez-vous évalué quelle partie serait venue de toute façon, mais par avion?

**M. Hinse:** C'étaient les denrées périssables seulement qui rentraient en hiver par avion: la laitue, le lait, tout ce qui était périssable.

**M. Garon:** Bon. Alors, est-ce que vous pourriez nous dire, nous laisser savoir, ce qu'il y a eu comme changement si on compare, mettons, en 1989, février-mars, au moment où il y a la desserte maritime hivernale dans le transport par bateau, une fois qu'il y a le transport par bateau, par rapport au transport aérien? Parce que tantôt, les compagnies aériennes vont pouvoir vous demander des subventions. Elles diront: Vous subventionnez le bateau pour nous faire concurrence. Vous nous enlevez du volume alors que nos lignes sont déjà difficiles à rentabiliser. Maintenant, compensez-nous.

**M. Hinse:** On n'a pas fait de lien entre le service hivernal et le service aérien, aucun lien. On n'a fait aucun lien. L'enquête qu'on a faite sur le terrain, on n'a pas demandé aux gens: Est-ce que vous y seriez allés quand même? On ne pourra jamais le savoir, ça.

**M. Garon:** Oui, mais vous...

**M. Hinse:** Ce que l'on sait, par contre, c'est que les...

**M. Garon:** Vous leur avez demandé s'ils seraient heureux. Vous avez dit que vous avez demandé une enquête de perception sur leur bonheur. Ça aurait été, je pense, une question à ajouter, dire: Si vous n'aviez pas pris le bateau, auriez-vous pris l'avion ou si vous seriez restés l'hiver aux Îles?

**M. Hinse:** C'était surtout la perception pour l'achat des biens et des marchandises au niveau des commerçants des Îles. Si on se rapporte au dossier de la réduction de tarif, par exemple, juste pour vous donner une idée, il en coûtait 260 \$ pour un aller entre les Îles-de-la-Madeleine.

ne et Montréal.

**M. Garon:** En avion?

**M. Hinse:** En avion, un aller seulement. Très dispendieux, surtout pour quelqu'un qui est pris à prendre le tarif régulier. Il existe, bien sûr, toute une gamme de prix réduits, 21 jours d'avance, etc., mais pour le tarif régulier, ça coûtait 260 \$. Beaucoup de représentations de la part des gens des Îles pour dire que c'était inabordable d'avoir un tarif comme celui-là, 520 \$ aller-retour pour aller aux Îles-de-la-Madeleine. Inabordable). Alors, il a été consenti une réduction de tarif de 25 % sur le prix régulier, en considérant le point d'origine, les îles, et le point de destination, Mont-Joli. Parce qu'on s'est dit dans le raisonnement: Les 25 %, si on les applique jusqu'à Mont-Joli, il peut se faire un choix de continuer par avion ou de s'en venir par transport terrestre. Alors, donc, les 25 % ne s'appliquent que sur le tarif entre Mont-Joli et les îles. Même principe que pour les gens de la Basse-Côte-Nord où on a un tarif à 25 % pour ce qui est des usagers de Saint-Augustin-Blanc - Sablon avec la comparaison avec Sept-îles seulement. Alors, on s'est basés sur le même schéma, le même schéma. Donc, le programme ne s'applique qu'aux gens des îles, résidents des îles, qui utilisent le service et cela pour toutes les compagnies aériennes qui vont aux îles.

**M. Garon:** Est-ce que le programme s'applique seulement aux personnes mais pas à la marchandise du tout?

**M. Hinse:** Pas à la marchandise.

**M. Garon:** Seulement aux personnes.

**M. Hinse:** Seulement aux personnes.

**M. Garon:** Quelles sont les intentions du ministre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Lévis, il est 18 heures. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 15)

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à la vérification des engagements financiers concernant le ministère des Transports, excluant le secteur voirie, pour les mois de décembre 1988 à novembre 1989. Lors

de la suspension des travaux, nous étions aux engagements de janvier 1989, à l'engagement 53.

**M. Maltais:** Mme la Présidente, est-ce que je pourrais savoir à quelle heure la commission a été convoquée?

**M. Garon:** Ah bien, on va pas commencer ça. On a commencé à quelle heure cet après-midi? J'ai attendu.

**M. Maltais:** Je ne veux pas chialer personne, je veux savoir à quelle heure la commission...

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission a été convoquée pour 20 heures, M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Parfait. Alors, demain, on arrivera à 20 h 30 et il n'y a pas de problème.

**M. Garon:** C'est parfait. Vous allez être là avant le temps.

**M. Maltais:** Je comprends que vous avez des obligations. Si vous me dites: Demain à 20 h 30, ce sera tout le monde à 20 h 30.

**M. Garon:** Je vais vous dire, je peux jouer cette "game" là n'importe quand. Aujourd'hui, on a commencé à 14 h 30 et moi, j'étais ici depuis un quart d'heure au moins à attendre et je n'ai pas dit un mot.

**M. Maltais:** Non, moi aussi, j'étais là.

**M. Garon:** Alors, je n'ai jamais fait cette "game" là avec le ministre des Transports, le député de Charlesbourg. Je peux la faire n'importe quand. Mais je peux vous dire que, là-dessus, je suis certain que je ne perdrai pas au change.

**M. Maltais:** Moi non plus. La seule chose que je dis c'est que, l'heure de la séance, c'est 20 heures. Si vous me dites: C'est à 20 h 30, ce sera à 20 h 30. Pas de problème.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît, M. le député de Saguenay. Alors, M. le député de Lévis, l'engagement 53.

**M. Garon:** Vérifié.

## Mars

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 53 est vérifié. Alors, les engagements du mois de janvier 1989 sont vérifiés. J'appelle les engagements du mois de février. C'est la liste de mars mais ce sont les engagements de février, soit les engagements 5, 19, 20, 21, 28, 29, 49, 50 et 72.

**M. Garon:** L'engagement 5. J'aimerais savoir le nom des membres du comité de sélection pour le contrat de services pour réaliser la programmation et effectuer les essais du système de gestion des contrats du ministère. C'est E. T. I. Inc., Charlesbourg-ouest, qui a été choisi. Alors, le nom des membres du comité et leur fonction.

**M. Elkas:** J. René Simard, chef divisionnaire, contrats de construction, Benoît Ringuette, chef divisionnaire, exploitation, système, et Marcel Bergeron, chef de service, réalisation technique.

**M. Garon:** Est-ce que le contrat a été fait?

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Est-ce que le contrat a été réalisé?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce que le système de gestion, suite à cette étude, a été mis en place?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** De quoi s'agit-il quand vous parlez d'"effectuer les essais du système de gestion des contrats du ministère"?

**M. Elkas:** Parole à Paul-René Roy, directeur du service des contrats.

**M. Roy (Paul-René):** Si j'ai bien compris la question, M. Garon, vous voulez savoir en quoi consiste ce système-là?

**M. Garon:** C'est marqué: "les essais du système de gestion des contrats". Le système de gestion, de quel aspect s'agit-il?

**M. Roy:** C'est un système informatique pour assurer le suivi des opérations du service des contrats. Le service des contrats octroie l'ensemble des contrats du ministère. Il y en a à peu près 2000 par année et ces opérations-là étaient faites manuellement. Il n'y avait aucun système informatique pour assurer un support, pour produire des statistiques et assurer un suivi sur l'ensemble des opérations qui sont faites par le service des contrats pour l'octroi des contrats. Alors, le système concerne essentiellement ça.

**M. Garon:** Le suivi va consister en quoi? Vous allez suivre quoi?

**M. Roy:** Bien, suivre à partir du moment où une demande rentre au service des contrats pour l'émission soit d'un contrat de services professionnels, ou un contrat de construction, ou un

contrat comme aller en soumission pour Les Nordiques, par exemple. À partir du moment où la demande rentre au service des contrats, quelles sont les différentes étapes qui sont prévues dans la procédure pour l'octroi des contrats, à aller de la publication dans les journaux, à l'ouverture des soumissions, à l'analyse des soumissions, aux autorisations des autorités supérieures et à la signature du contrat. C'est pour assurer le suivi de l'ensemble de ces opérations-là, mesurer les délais et être capables de produire des statistiques d'information lorsque les autorités du ministère en ont besoin.

**M. Garon:** Quel aspect voulez-vous améliorer par ce système?

**M. Roy:** Essentiellement, ce qu'on veut améliorer - on dit que ce sont des améliorations de productivité - c'est simplement pour faciliter le travail et assurer que la charge de production des différentes informations qu'on a à donner pour rendre compte de l'émission des contrats au ministère se fasse beaucoup plus facilement et de façon beaucoup plus systématique. Quand on est pris pour produire des listes manuelles, une fois par mois, sur les contrats, c'est pas mal plus compliqué que quand on fait sortir ça automatiquement de l'ordinateur.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 5 est vérifié. J'appelle l'engagement 19.

**M. Garon:** L'engagement 19, c'est, semble-t-il, pour l'acquisition d'un bateau pour le transport de passagers et de marchandises entre Chevery, Harrington-Harbour et Aylmer-Sound qui sont trois localités de la Basse-Côte-Nord. Pourquoi les deux plus bas soumissionnaires... On me dit: Ils sont non conformes, ils ne respectent pas les exigences de qualification. Qu'est-ce que ça veut dire: "Elles ne respectaient pas les exigences de qualification"?

**M. Elkas:** Je donne la parole à Jacques Girard, directeur du transport maritime, aérien et ferroviaire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Chouinard.

**M. Girard (Jacques):** Girard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Girard, je m'excuse. M. Girard.

**M. Girard:** Disons, d'abord, que c'est un contrat qui est géré, l'achat d'un bateau, par le Service général des achats. C'est comme un

bien, comme acheter des verres, si vous voulez. Mais, dans le devis, il y avait une exigence sur la gestion du contrôle de la qualité dans le chantier, parce qu'on ne voulait pas se retrouver avec des problèmes durant les travaux. Et les deux premiers n'avaient pas de contrôle de qualité dans le chantier qui correspondait au devis qu'on avait déposé.

**M. Garon:** Mais est-ce que vous avez un système d'accréditation des chantiers pour faire des appels d'offres? Parce que, que je sache, ces deux chantiers-là, Denis Servant inc., de Tourelle, et Chantiers maritimes de Paspébiac, de Paspébiac, sont deux chantiers qui sont accrédités pour faire des bateaux de pêche de plusieurs centaines de milliers de dollars. Alors, comment se fait-il que, quand ils arrivent aux Transports, ils ne sont plus bons?

**M. Girard:** Écoutez, d'abord je ne peux pas répondre à la question parce que ce n'est pas nous qui administrons le dossier. Mais, Paspébiac, je le vois, il était le quatrième. La question ne s'est pas posée, semble-t-il, parce que le troisième était conforme.

**M. Garon:** Oui, mais Denis Servant. Ça fait longtemps qu'il est constructeur de bateaux, Denis Servant. Paspébiac est plus cher mais l'autre, Chantier A.M.L., c'est à quel endroit?

**M. Girard:** C'est à l'Île-aux-Coudres.

**M. Garon:** C'est un chantier qui fait des bateaux depuis quand?

**M. Girard:** Je ne sais pas. Comme je vous dis, nous, on fait une réquisition au service de l'approvisionnement, chez nous, qui s'en va au Service général des achats et c'est géré par le Service général des achats, sauf que la facture nous est refilée par la suite.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, on va poser la question au Service général des achats et on vous reviendra avec la réponse.

**M. Garon:** Demain après-midi?

**M. Elkas:** Définitivement.

**M. Garon:** O.K.

**M. Elkas:** Pas de problème.

**M. Garon:** A.M.L., je ne sais pas c'est lequel chantier de l'Île-aux-Coudres parce que ce sont des abréviations, les noms peuvent changer. Mais Denis Servant, ça fait des années que Denis Servant fait des bateaux.

**M. Elkas:** M. Bard.

**M. Bard:** C'est qu'on nous a informés qu'une fois que les soumissions ont été ouvertes, le chantier de Denis Servant a passé au feu. Il n'était plus disponible.

**M. Garon:** Ah, ça c'est possible.

**M. Bard:** Dans le cas du deuxième, on demandera le rapport du ministère des Approvisionnements et Services et M. le ministre le déposera.

**M. Garon:** Parce que là, vous marquez... Ici, c'est marqué sur nos feuilles: non conformes parce qu'elles ne respectaient pas les exigences de qualification.

**M. Bard:** Mais, après ça, il a brûlé. Il était réellement non conforme sur le plan de réalisation.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Oui, mais avant qu'il brûle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? L'engagement 19, vérifié?

**M. Garon:** Bien, en suspens un peu parce que le ministre dit...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sous réserve des réponses.

**M. Garon:** ...qu'il va nous donner les raisons qu'il ne sait pas actuellement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va être sous réserve de la question écrite.

**M. Garon:** Non, demain. Moi j'aimerais ça poser des questions là-dessus, parce que, si vous me donnez des feuilles et que ça ne me dit rien, je ne pourrai pas poser de questions aux feuilles. Demain matin, pendant qu'on ne siègera pas, vous allez être au Conseil des ministres, les fonctionnaires peuvent appeler au Service des achats.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est un engagement qu'on met en suspens?

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 19, en suspens. Alors, j'appelle l'engagement 20.

**M. Garon:** De quoi s'agit-il, à l'engagement 20? C'est marqué: "Autre subvention". "Autre", je ne sais pas ce que ça veut dire. Est-ce qu'ils en ont déjà eu une? C'est marqué: 154 500, "pour le développement d'une deuxième génération de l'ordinateur de bord électronique Silent 1000

- one thousand, je suppose - destiné aux camions". Je ne sais pas trop ce que ça veut dire.

**M. Elkas:** M. Lafontaine, directeur du service de la recherche.

**M. Lafontaine (Pierre):** L'explication à la question "autre subvention", c'est tout simplement que c'est dans la catégorie recherche, subvention à la recherche.

**M. Garon:** Oui? À la recherche?

**M. Lafontaine:** Dans ce cas-ci, plus particulièrement, c'est une subvention dans le cadre d'une entente auxiliaire sur le développement des transports, volet recherche. Donc, c'est une subvention qui est partagée 50-50, fédéral et provincial.

**M. Garon:** Centrodyne ou Centrodyne inc., de Saint-Laurent, c'est une compagnie qui est dans quoi?

**M. Lafontaine:** C'est une compagnie qui fabrique justement ce qu'on appelle communément des "bavards" pour les camions ou les véhicules commerciaux. C'est un ordinateur de bord qui prend des données sur diverses fonctions des véhicules, qui permet aux entreprises qui exploitent des flottes de faire des données, des contrôles sur l'exploitation de chacun des véhicules et de la flotte en général.

**M. Elkas:** Le "bavard" va te dire à quelle vitesse il est allé si, il a **falt** ses arrêts puis un paquet d'affaires.

**M. Lafontaine:** C'est la consommation de carburant, un tas de fonctions des véhicules. C'est une nouvelle génération qu'ils veulent développer de ce type d'équipement.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 20, vérifié. J'appelle l'engagement 21.

**M. Garon:** L'engagement 21. De quel système s'agit-il? C'est un "contrat de services pour l'exploitation d'un système utilisé dans les opérations d'entretien des aéronefs du service aérien gouvernemental, pour une période de six mois", pour 46 422 \$.

Six mois, c'est une prolongation **ou** ....

**M. Elkas:** Je donne la parole à Denis Côté du service aérien.

**M. Côté (Denis):** C'est un contrat de prolongation au contrat original. Maintenant, ce **système-là** c'est pour... Disons qu'il y a trois

sous-systèmes, pour la maintenance des avions: vous savez que toutes les composantes d'avions avancent **soit** par les heures, les cycles ou les jours de calendrier, c'est pour maintenir ça à date, le deuxième système c'est pour contrôler l'inventaire, puis l'autre, c'est pour contrôler les achats.

**M. Garon:** Alors c'est l'entretien de la mécanique de l'appareil?

**M. Côté (Denis):** Oui, c'est ça. C'est pour maintenir les données à date.

**M. Garon:** Oui.

**M. Côté (Denis):** Vous savez, à chaque fois qu'un appareil a effectué des heures de **vol**...

**M. Garon:** Oui.

**M. Côté (Denis):** ...vous avez différentes composantes qui ont évolué par les heures de vol, il y en a d'autres qui ont évolué par les cycles puis d'autres qui évoluent par les journées de calendrier. C'est pour maintenir toutes ces données à date.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 21, vérifié. J'appelle l'engagement 28.

**M. Garon:** Cafétéria. Bon. "Autorisation de déroger à l'article 53 - sollicitation de soumissions - du règlement sur les contrats de services du gouvernement, pour la **fourniture** de repas à bord des aéronefs du service aérien gouvernemental." Pourquoi avez-vous sollicité une dérogation à la procédure de soumissions, au règlement de soumissions?

**M. Elkas:** C'est une question de délai avant le départ et vu que cette compagnie était sur les lieux, c'était plus facile à **administrer** puis à gérer.

**M. Garon:** Je ne vois pas la raison, là.

**M. Elkas:** On ne sait pas toujours à quelle heure on va partir, c'est un peu ça.

**M. Garon:** C'est un peu...

**M. Elkas:** Chabot est le seul...

**M. Garon:** Si vous avez un devis qui leur dit qu'ils doivent fournir les services dans tel délai, c'est à eux autres de s'organiser. Vous jouez à la mère un peu.

**M. Elkas:** Qui va soumissionner dans le cas d'une demi-heure, avec une demi-heure d'avis?

Je ne pense pas qu'il arrive grand-chose. Les gens sont sur les lieux.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que je veux dire. C'est que vous ne faites pas des soumissions chaque fois que vous commandez deux poulets dans l'avion. C'est une soumission pour fournir les services pendant tant de temps. Vous n'êtes pas à une demi-heure d'avis. C'est quelqu'un qui veut fournir ces services de repas à bord des avions...

**M. Elkas:** C'est le seul...

**M. Garon:** Voulez-vous me dire qu'à l'aéroport de Québec, le seul qui fournit c'est Cafétéria Chabot?

**M. Elkas:** C'est le seul qui est...

**M. Garon:** Pour Air Canada, pour toutes les compagnies?  
(20 h 30)

**M. Elkas:** C'est le seul qui est sur les lieux, oui.

**M. Garon:** Il n'y a aucune autre compagnie qui en prend un autre que Chabot?

**Une voix:** Non. C'est-à-dire que, en tout cas...

**M. Elkas:** Vas-y.

**Une voix:** Je peux vous dire qu'à l'aéroport de Québec le seul qui a été accrédité par Transports Canada, c'est Cafétéria Chabot, il y a un seul service - en tout cas, en anglais, on dit le service de "catering" - et c'est le seul qui le fournit à l'aéroport de Québec. Pour les envolées, c'est lui. Maintenant, il y a des envolées qui viennent de l'extérieur qui vont les prendre soit à Montréal, ils vont arriver avec leur "catering", mais si vous le prenez à Québec, c'est Cafétéria Chabot. Il n'y en a pas d'autres qui fournissent le service à l'aéroport.

**M. Garon:** Dans vos spécifications, exigez-vous qu'ils emploient des produits québécois?

**Une voix:** Oui. Bien, dans l'ensemble du devis, là - c'est un devis de **peut-être** une quarantaine de pages - c'est tout spécifié. Si vous voulez un tournedos, la grosseur du tournedos, la salade qui va avec, tout est spécifié. C'est tout détaillé pour la nourriture. En somme, c'est juste des services de nourriture qu'elle fournit.

**M. Garon:** Je comprends, mais ça peut être du fromage de la Hollande, ça peut être de l'eau Perrier plutôt que de la Montclair qui est faite ici. Ça peut être un ensemble de produits qui

viennent d'ailleurs. D'ailleurs, je l'avais déjà constaté, puis j'avais fait des représentations à de nombreuses reprises pour que les gens prennent des produits québécois. C'est **pour** ça que je me demande - je n'ai pas pris l'avion gouvernemental depuis 1985 - alors...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** ...je me demande s'il y a encore des gens qui s'inquiètent et qui essaient de faire en sorte qu'on prenne des produits d'ici plutôt que de faire vivre les gens d'ailleurs.

**M. Elkas:** Est-ce que le Perrier était bon en 1985?

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Est-ce que le Perrier était bon en 1985?

**M. Garon:** Je l'ai fait changer pour de l'eau gazeuse d'ici. Pour ceux qui voulaient ça, de toute façon... Moi, je n'en consommais pas.

**M. Elkas:** Je prends note de la question. Quelqu'un m'a fait un commentaire concernant la grosseur des oranges. On n'en a pas au Québec.

**M. Garon:** Non, des oranges, on n'en fait pas, mais ça peut être des pommes.

**M. Elkas:** C'est une entreprise de Québec, je ne sais pas si on spécifie l'achat ici au Québec ou non. Vas-y donc.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Bard.

**M. Bard:** Mme la Présidente, dans le cas de certains items mentionnés au devis, ici, entre autres, jus de pomme ou de raisin, au choix, dans un contenant de plastique avec couvercle perforé, il y a référence à des produits du Québec par voie d'astérisque; la même chose pour des berlingots de lait homogénéisé, 200 millilitres. Alors, il y a différents produits, ici, avec référence aux produits du Québec. La réponse à la question est que, évidemment, excluant les oranges, lorsque ça s'applique aux produits québécois, l'exigence est mentionnée au devis.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis? Ça a l'air de rien, mais je vais vous dire que, quand on est arrivés au gouvernement, en 1976, je n'exagérerai pas, mais, si ma mémoire est bonne, c'est 70 % du poulet qui rentrait dans les hôpitaux du Québec qui était importé. On a viré ça à peu près à 100 % en s'en occupant. Je voyais des hôpitaux qui faisaient venir du fromage de la Hollande, et moi, je pensais aux gens de Lotbinière. Ils seraient

aussi bien de faire du fromage avec du lait de chez nous que d'ailleurs. Alors, il faut faire spécifier des produits d'ici, parce que, entre vous puis moi, il n'y a pas beaucoup de personnes dans les hôpitaux qui vont pouvoir vous dire si le poulet vient de l'Ontario ou du Québec, ce sont les acheteurs. C'est pour ça que c'est très important. Il s'agit de montants d'argent puis, en même temps, c'est de la promotion pour des produits qu'on fait connaître, des produits d'ici plutôt que des produits d'ailleurs.

Vous allez produire, donc, le devis des produits mentionnés dans votre sollicitation de prix de Cafétéria Chabot sans soumission?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? L'engagement 28 est...

**M. Garon:** Bien, il a dit qu'il va nous le faire envoyer.

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

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 29.

**M. Garon:** Il s'agit d'un autre dépassement de contrat de 263 525, 11 \$ par Construction et Pavage Portneuf inc., Saint-Marc-des-Carières, supplément pour porter à 2 763 525, 11 \$ le coût des travaux pour le terrassement, structure de chaussée, enrobé bitumineux et balisage aéroportuaire pour la construction de l'aéroport de Témiscamingue, dans la municipalité de Saint-Bruno-de-Guigues. Est-ce que je pourrais savoir quel était le montant initial du contrat, avant les imprévus? Quels ont été les imprévus, s'il y en a eu?

**M. Elkas:** 2 272 943, 50 \$.

**M. Garon:** Ça veut dire, donc, qu'on a eu un dépassement de près de 500 000 \$.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Attribuable à quoi?

**M. Elkas:** 490 581, 61 \$.

**M. Garon:** Attribuable à quoi?

**M. Elkas:** Variation des quantités, à 438 177, 98 \$, on revient un peu à ce que M. Tremblay nous a expliqué auparavant.

**M. Garon:** Mais il y a des quantités... Quel montant, les quantités, avez-vous dit?

**M. Elkas:** C'est 438 177 \$.

**M. Garon:** Ça fait pas mal de quantités, combien de quantités, combien de tonnes? De quoi?

**M. Elkas:** Je vais demander à M. Luc Crépeault et de vous donner les détails, il est directeur régional de la région 08.

**M. Garon:** Parce que ça, c'est du terrassement, structure de chaussée, enrobé bitumineux et balisage aéroportuaire. Ça ne peut pas être une montagne qu'ils ont fait disparaître, ça doit être un peu de grattage et de l'asphalte.

Une voix: Il y a du déboisement aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Crépeault.

**M. Crépeault (Luc):** En gros, il y a l'augmentation à cause du déboisement. On a glissé la piste à environ 300 mètres pour des raisons de centrer les futurs bâtiments de l'aérogare au centre de la piste; c'est une piste de vol à vue. Et, la deuxième raison, au niveau de la CPTA, diminuer les impacts au niveau du territoire agricole.

Maintenant, les variations des quantités que ça amènent, c'est au niveau du déblai, deuxième classe, du déboisement et du déblai, première classe, c'est-à-dire que les sondages qui ont été faits n'ont pas révélé la présence de roc, ce qui a gonflé de 173 000 \$, juste en dynamitage de roc.

**M. Garon:** Et le reste, 173 000 \$ de roc?

**M. Crépeault:** On a les détails. On a 128 000 \$ de déboisement, un déblai, deuxième classe, additionnel; on a 173 000 \$ de déblai, première classe, additionnel.

**M. Garon:** 128 000 \$ - attendez un peu - de déboisement; ensuite?

**M. Crépeault:** C'est 128 000 \$...

**M. Garon:** Déboisement, oui.

**M. Crépeault:**... de déboisement et déblai, deuxième classe, terrassement et 173 000 \$ de déblai, première classe.

**M. Garon:** C'est le même 173 000 \$ pour le roc.

**M. Crépeault:** Oui, le roc et première classe, c'est la même chose. Maintenant, il y a d'autres points qui ont varié, compte tenu de la nature du sol, de l'emprunt classe A plus épais, on a dû excaver plus creux, à l'endroit où le sol n'était pas conforme, 53 000 \$ additionnels.

**M. Garon:** Vous avez déboisé quelle super-



ficie?

**M. Crépeault:** C'est 0,7 hectare...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Crépeault:**... supplémentaire - 0,7 hectare supplémentaire à ce qui avait été prévu.

**M. Garon:** De 7 hectares...

**Des voix:** C'est 0,7.

**M. Garon:** De 0,7.

**M. Crépeault:** C'est 0,7 hectare de plus que ce qui avait été prévu.

**M. Garon:** Ce n'est pas beaucoup: 0,7, c'est 1 hectare, ça prend 2,5 acres pour faire 1 hectare; 0,7, ça veut dire 1 3/4 acre.

**Une voix:** Oui.

**M. Crépeault:** Le déboisement...

**M. Garon:** C'est tout petit.

**M. Crépeault:**... mais ce n'est pas le point majeur. Le point majeur, c'est...

**M. Garon:** À toutes fins pratiques, ça veut dire 70 000 pieds carrés.

**M. Crépeault:** Oui, mais ce n'est pas le point majeur. Ce qui était majeur, c'était quand même le déblai, deuxième classe. Pour rencontrer les normes fédérales, on doit enlever la visibilité et le bois a été enlevé avant de faire un terrassement sur le flanc d'une montagne.

**M. Garon:** Quelle était la firme qui avait fait les plans?

**M. Crépeault:** Ça a été fait en régie par le...

**Une voix:** Le ministère.

**M. Crépeault:**... Service des tracés et projets.

**M. Garon:** Du ministère. Il y a combien pour le déboisement là-dedans, sur 128 000 \$ et combien dans le déblai de deuxième classe?

**M. Crépeault:** Il faudrait le séparer. Le prix unitaire était tel que celui soumissionné, il n'a pas varié sur le prix à l'hectare.

**M. Garon:** Pour les boisés?

**M. Crépeault:** Maintenant, là, j'ai les deux

chiffres fusionnés.

**M. Garon:** Mais des boisés, 70 000 pieds carrés, ça ne peut pas coûter une fortune.

**M. Crépeault:** Il y a... Pour le déblai, c'est 43 000 mètres cubes de déblai, deuxième classe, de plus.

**M. Garon:** À quel prix?

**M. Crépeault:** 2 \$, le prix de la soumission, 2,20 \$ environ.

**M. Garon:** Ça veut dire qu'il vous reste 40 000 \$, 45 000 \$ pour déboiser 70 000 pieds carrés.

**M. Crépeault:** C'était selon...

**M. Garon:** Est-ce que c'étaient des aulnes, ça, ou bien...

**M. Crépeault:** Il n'y a pas de variation selon les prix soumissionnés.

**M. Garon:** Je comprends, c'étaient des arbres de quelle grosseur?

**M. Crépeault:** Disons qu'ils étaient de grosseur moyenne. Je veux dire que ça pouvait varier de deux pouces à dix-huit ou vingt pouces.

**M. Garon:** Les gens qui ont fait les plans, à la régie...

**M. Crépeault:** Le prix unitaire était à 7000 \$ l'hectare, le prix unitaire.

**M. Garon:** Vous n'avez pas un hectare. Comment ça a pu vous coûter 40 quelque mille piastres? Ça ne marche pas là.

**M. Crépeault:** Mais oui, 0,7.

**M. Garon:** 0,7, ça fait moins d'un hectare. Vous avez dit 7000 \$ l'hectare.

**M. Crépeault:** 7000 \$. Ça veut dire environ... Ça va arriver, quoi, 5000 \$...

**M. Garon:** 4900 \$. 0,7 multiplié par 7000 \$, 4900 \$. Bon.

**M. Crépeault:** Et le déblai deuxième classe est à 2,60 \$, tel que soumissionné.

**M. Garon:** Vous avez dit 2,20 \$ tantôt.

**M. Crépeault:** 2,60 \$ avec les documents...

**M. Garon:** Les gens du ministère n'auraient-ils pas pu voir ça avant? Les arbres, il me

semble...

**M. Crépeault:** Difficilement, parce que...

**M. Garon:** 18 à 20 pouces, ce ne sont pas des branchaïlles.

**M. Crépeault:** Non, c'est qu'il faut mettre ça dans le contexte. C'est qu'il y a eu une décision de déplacer, de 300 mètres, la piste, ce qui a modifié la visibilité, etc.

**M. Garon:** Pourquoi la déplacer?

**M. Crépeault:** La déplacer pour positionner les futurs aérogares et postes de contrôle, parce que c'est du vol à vue, au centre de la piste plutôt qu'à l'extrémité, là où ils étaient prévus initialement. Et aussi, on avait moins d'impact au niveau de la CPTA.

**M. Garon:** C'est une bonne raison.

**Une voix:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 29 est vérifié.

**M. Garon:** Mais là, vous avez envoyé la piste dans la montagne.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Là, je ne suis pas sûr.

**M. Crépeault:** Il faut voir que l'endroit où la future aérogare va être, il va y avoir une bonne visibilité.

**M. Garon:** Ah, c'est là...

**M. Crépeault:** Elle n'est pas encore construite, l'aérogare.

**M. Garon:** Ils ne disent pas que c'est une aérogare ici, là.

**M. Crépeault:** Non, non, ce n'est pas un contrat d'aérogare. Par contre, c'est un contrat de terrassement et structure. Donc, l'aspect solidité, l'autre contrat qui va venir, c'est plus mécanique, structure et électricité, ce qui fait que c'est une autre spécialité complète.

**M. Garon:** Ça, c'est pour la construction d'une aérogare, non pas d'un aéroport.

**M. Crépeault:** Piste d'atterrissage pavée de 3500 pieds de long sur 100 pieds de large, avec les feux de chaque côté et les chemins d'accès.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a une bâtisse pour recevoir le monde?

**M. Crépeault:** Il n'y a pas de bâtisse dans ce contrat-là.

**M. Garon:** Pourriez-vous, M. le ministre, permettre de voir les documents qui justifient ces **dépassements-là**, les modifications au plan original? Il s'agit quand même de 490 000 \$ par rapport à un contrat de 2 272 000 \$. Ça veut dire à peu près, à toutes fins pratiques, presque 25 % de dépassement.

**M. Elkas:** Pas de problème.

**M. Garon:** Des documents justifiant les dépassements.

**M. Elkas:** On n'aura pas de problème à vous fournir ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 29 est **vérifié**.

**M. Garon:** O.K. Les avis également, ceux que... la chaîne des avis pour autoriser les dépassements. Du plus bas soumissionnaire, pas de **sous-ministre** adjoint... Du plus bas fonctionnaire jusqu'au plus haut, mais pas en partant du sous-ministre adjoint au sous-ministre en titre là, celui n'a jamais vu la piste, **peut-être**, de sa vie. Celui d'en bas, le plus bas, en montant vers le haut.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la question est notée, M. le député?

**M. Elkas:** Selon l'ordre hiérarchique de l'autorisation. On vous donne l'organigramme.

**M. Garon:** Qui assurait la surveillance des travaux, dans ce cas-là?

**M. Crépeault:** Le district de **Ville-Marie**, le district du ministère des Transports.

**M. Garon:** Ah! C'est le ministère qui a fait les plans, c'est le ministère qui surveillait ça. À toutes fins pratiques, c'est quasiment **fait** en régie. À qui va appartenir l'aéroport, après? Qui va administrer l'aéroport, après?

**M. Crépeault:** L'administration, actuellement, est sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

**M. Garon:** Du ministère des Transports du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 29 est vérifié, j'appelle l'engagement 49.

**M. Garon:** Vérifié. Êtes-vous de l'**Abitibi**, monsieur?  
(20 h 45)

**M. Crépeault:** Oui.

**M. Garon:** C'est plus facile pour les gens de l'Abitibi de venir à Québec que les gens de Montréal, d'après ce que je peux voir.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je vous félicite! J'espère que vous avez autant de plaisir à venir à Québec que j'ai de plaisir à aller en Abitibi.

Comment se fait-il que la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec soit à ville Saint-Laurent?

**M. Elkas:** 50 ou 49?

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 49.

**M. Garon:** 49. C'est 49?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'est 49.

**M. Garon:** O.K., c'est ça que j'ai. Contrat pour l'achat de 133 000 litres d'huile à chauffage pour livraison dans cinq villages de la Baie d'Hudson et d'Ungava. Soumissionnaire: la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec, ville Saint-Laurent.

**M. Elkas:** Le bureau-chef est là.

**M. Garon:** Le chef, vous dites?

**M. Elkas:** Le bureau-chef est là.

**M. Garon:** Ah! le bureau-chef.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Nous allons le déplacer à Lévis.

**M. Garon:** Bien, il y a plus de coopératives à Lévis, je dois dire, sans doute, qu'à ville Saint-Laurent.

**M. Elkas:** Bon! À la demande du ministère, avec l'accord du fournisseur, nous prolongeons le contrat de cinq mois, puis c'est le seul sur place.

**Une voix:** Le seul fournisseur sur place.

**M. Elkas:** Le seul fournisseur.

**M. Garon:** Non, je comprends, mais est-ce que la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec est vraiment à ville Saint-Laurent?

**M. Elkas:** Le bureau administratif est là. Ça arrive que...

**M. Garon:** Elle est plus proche des vendeurs que de ses membres. C'est drôle. Qui est le directeur général?

**Le Présidente (Mme Bélanger):** Bon, l'engagement 49 est vérifié?

**Une voix:** Pete Murdoch.

**M. Garon:** Pete Murdoch?

**Une voix:** M. Pete Murdoch.

**M. Garon:** C'est lui qui fait l'achat de l'huile.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un bon Québécois!

**M. Garon:** Non?

**M. Tremblay (Clément):** Le gars qui est responsable du pétrole, il s'appelle Claude Sauvage.

**M. Garon:** Claude?

**M. Tremblay (Clément):** Sauvage.

**M. Garon:** Est-ce qu'ils ont une grosse équipe à ville Saint-Laurent? Est-ce qu'ils sont localisés aussi dans le Nord ou seulement...

**M. Tremblay (Clément):** Dans tous les villages ils ont un magasin, des COOP, et il y a une fédération qui est regroupée à Montréal et qui leur donne des services centraux...

**M. Garon:** Ah! bon, bon!

**M. Tremblay (Clément):** ...et c'est pour ça qu'ils sont installés dans ce coin-là. À Montréal, ou dispersés...

**M. Garon:** Vous devriez parler dans le micro, c'est bon ce que vous dites.

**M. Tremblay (Clément):** Pardon?

**M. Garon:** Vous devriez le dire dans le micro parce que-

**Une voix:** Approche donc, Clément.

**M. Garon:** ...on ne connaît pas tout, nous autres, en commission parlementaire. Au fond, vous voulez dire qu'ils ont des magasins dans chacun des villages, donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît, pour le bénéfice du *Journal des débats*. M. Tremblay, je crois?

**M. Elkas:** Clément Tremblay, oui.

**M. Tremblay (Clément):** Clément Tremblay. Oui, la Fédération des coopératives, c'est une fédération, comme le nom l'indique. Elle a un magasin dans chacun des villages, une petite coopérative locale administrée par les Inuit du coin et ceux-ci ont une fédération qui les regroupe à Montréal et qui leur donne des services communs de finance, de comptabilité, d'achat et de distribution des sculptures, des "carvings".

**M. Garon:** Est-ce que ça fait longtemps qu'elle est à ville Saint-Laurent?

**M. Tremblay (Clément):** Elle est à ville Saint-Laurent depuis, d'après moi, aux alentours de 1968. Avant ça, elle était dans le beau comté de Lévis.

**M. Garon:** Arrêtez donc!

**M. Tremblay (Clément):** Oui, avec le mouvement Desjardins.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Tremblay (Clément):** D'ailleurs... J'étais rendu où, là?

**M. Garon:** Vous vous retenez, là. Laissez-vous aller! Ha, ha, ha!

**M. Tremblay (Clément):** J'étais rendu où? J'étais à Lévis, oui.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Tremblay (Clément):** Puis dernièrement elle a redéménagé dans d'autres locaux, elle est dans la ville de **Bale-d'Urfé**, maintenant. Le directeur est toujours...

**M. Garon:** Au fond, c'est le service des achats qui est là.

**M. Tremblay (Clément):** Comptabilité, achat et services généraux pour fournir les magasins du Nord.

**M. Garon:** O.K.

**M. Tremblay (Clément):** D'ailleurs, il y a plusieurs organismes inuit qui sont installés à Montréal aussi. Vous avez la commission scolaire qui a un bureau-chef à Montréal; vous savez, la Société Makivik?

**M. Garon:** Je sais qu'il y en a plusieurs. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'en-

gagement financier 49 est vérifié. J'appelle l'engagement 50.

**M. Tremblay (Clément):** 50, c'est la même...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vérifié?

**M. Garon:** Mais vous, c'est une subvention que vous leur donnez ou quoi?

**M. Tremblay (Clément):** C'est que, au cours des années, monsieur, la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec a acheté les installations de Shell Canada, qui était le distributeur exclusif des produits pétroliers dans l'Arctique canadien et dans l'Arctique québécois, et la Fédération...

**M. Garon:** Ah! ce sont les achats du gouvernement, de la coopérative dans le Nord, c'est ça? Ou 40 000...

**M. Tremblay (Clément):** Bien, c'est pour l'achat de pétrole, produits pétroliers.

**M. Garon:** Par des...

**M. Tremblay (Clément):** Bien, c'est eux autres qui ont les réservoirs, là-tas, c'est eux autres qui ont les pompes, c'est eux autres qui ont tout le système de distribution, et les bateaux viennent ravitailler leurs réservoirs une fois par année. Donc, le ministère, comme les autres utilisateurs de pétrole dans le Nord, achète de la Fédération des COOP.

**M. Garon:** Mais quels bateaux viennent se ravitailler? Les bateaux du gouvernement?

**M. Tremblay (Clément):** Non, les pétroliers des grandes compagnies qui produisent du pétrole, soit Ultramar, Shell, Esso ou Impérial, viennent ravitailler les réservoirs là-bas.

**M. Garon:** Mais les 30 000 \$ de contrat pour l'achat de 40 000 litres de gazoline, c'est l'achat, par le gouvernement, de ces quantités-là?

**M. Tremblay (Clément):** Oui, pour faire fonctionner les véhicules qui servent à l'entretien des aéroports.

**M. Garon:** Ça marche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 50 est vérifié. J'appelle l'engagement 72.

**M. Garon:** Je vous félicite, M. Tremblay. Vous répondez clairement.

**M. Tremblay (Clément):** Qu'est-ce qu'il dit?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je vous félicite, M. Tremblay. Vous répondez clairement.

**M. Tremblay (Clément):** Merci, monsieur.

**M. Garon:** Ce sont des réponses qui répondent.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** L'autre, l'engagement 72, je pense.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, 72.

**M. Garon:** "Contrat pour l'achat d'une station maître, d'un terminal et d'un logiciel Ontime", par Les Horloges à l'heure inc., 35 417, 40 \$. Il faudrait bien que je m'en achète une.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** M. Garon, on est d'accord avec vous et c'est vrai.

**M. Garon:** Vous avez acheté une horloge, c'est quoi au fond? Les 35 000 \$, c'était pour-quoi?

**M. Elkas:** C'est un produit spécifique justifié par le ministère, une acquisition auprès du fabricant et unique source d'approvisionnement. C'est le seul qui peut... Jean-Guy Paquin va vous donner plus de détails.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Paquin.

**M. Paquin (Jean-Guy):** C'est un système d'horloge poinçon qui permet de quantifier le temps de tous les hommes pour être réparti sur différents aéronefs, pour être capables de suivre le coût d'entretien des aéronefs, tant au service aérien que sur le contrat de Confair qui fait l'entretien des 215.

**M. Garon:** Vous êtes de quel endroit, M. Paquin?

**M. Paquin:** Je suis de Québec, du service aérien.

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 72 est vérifié. Alors, les engagements du mois de février sont vérifiés. J'appelle les engagements du mois de mars qui sont dans la liste d'avril. Ce sont les engagements 1, 19, 39, 40, 41, 43, 56 et 72.

**Avril**

**M. Garon:** L'engagement 1. Est-ce qu'on pourrait avoir une... Vous avez dû avoir un protocole d'entente avec l'Association du transport écolier du Québec pour la campagne de sécurité dans le transport scolaire, à l'automne 1989, pour 45 000 \$. Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie du protocole?

**M. Elkas:** M n'y a pas de protocole.

**M. Garon:** Non.

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** C'est une subvention.

**M. Elkas:** Une subvention.

**M. Garon:** C'est une campagne de combien?

**M. Elkas:** C'est la deuxième année qu'on fait ça et c'est pour un montant de 45 000 \$. 200 000 \$?

**M. Garon:** Au total?

**Une voix:** La campagne est de 200 000 \$.

**M. Garon:** Qui paie le reste? Est-ce que le ministère de l'Éducation en paie un peu?

**Une voix:** Donne la parole à Liguori Hinse.

**M. Elkas:** Je donne la parole à Liguori Hinse.

**M. Hinse:** C'est une campagne de financement de 200 000 \$ qui impliquait les commissions scolaires, les transporteurs membres de l'ATEQ ainsi que le ministère des Transports, et je crois qu'ils ont également obtenu une participation de la Régie de l'assurance automobile pour la production d'un vidéo qui leur a servi à montrer aux élèves comment embarquer dans l'autobus. Ça s'est fait dans le cadre de la semaine de la sécurité dans le transport scolaire.

**M. Garon:** Il n'y a pas eu de protocole d'entente. Est-ce qu'il y a eu une lettre avec ces conditions?

**M. Hinse:** Probablement, mais c'était dans le cadre d'une subvention qui était donnée à l'ATEQ. On va vérifier s'il y avait une lettre qui acheminait le...

**M. Garon:** J'aimerais avoir une copie de l'entente que vous avez eue avec eux pour leur donner 45 000 \$. Vous avez dû poser un certain nombre de conditions à réaliser?

**M. Hinse:** J'en prends bonne note.

**M. Garon:** Ça marche, M. le ministre?

**M. Elkas:** Oui, on va vous envoyer une réponse.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 19.

**M. Garon:** Il n'y a pas d'engagement 5.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, l'engagement 19.

**M. Garon:** Oh! Est-ce que vous avez des dépassements ici? Est-ce que la remotorisation des deux avions CL-215 est faite? Est-ce qu'il y a eu des dépassements?

**M. Elkas:** Je donne la parole à Jean-Guy Paquin, service aérien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Paquin.

**M. Paquin:** Actuellement, sur ce contrat-là, les deux prototypes, ils sont à mettre au point un système pour améliorer la performance de ces avions-là sur les feux. Alors, il va y avoir un dépassement qui ne devrait pas dépasser 370 700 \$ par aéronef. Actuellement, ils ont une dépense de 8 000 000 \$ de faite, mais on n'absorbe que 370 700 \$...

**M. Garon:** Par aéronef.

**M. Paquin:**... par aéronef.

**M. Garon:** Pour un montant de 750 000 \$. Les dépassements - bien là, ce ne sont pas des dépassements - mais les dépassements seraient dus à quoi? Il n'y a pas eu d'appel d'offres là-dedans.

**M. Paquin:** Ils vont améliorer la stabilité de l'appareil suite à des études en soufflerie qu'ils ont faites pour le rendre plus performant et moins dangereux en situation de combat de feux de forêt.

**M. Garon:** Est-ce qu'ils étaient dangereux avant?

**M. Paquin:** Ce n'était pas dangereux mais l'avion était limité à certaines manoeuvres.

**M. Garon:** Quelles manoeuvres doivent-ils faire de plus, qu'ils ne faisaient pas avant?

**M. Paquin:** Actuellement, on a des nouveaux moteurs qui ne sont pas à la même place, qui

ont une surface de contact avec l'air beaucoup moindre, des moteurs à turbine. Alors, le flot de déplacement d'air sur les contrôles arrière nécessite une partie de ces travaux-là et, en même temps, ils vont améliorer l'avion sur sa performance actuelle avec les moteurs à pistons.

**M. Garon:** Le dépassement a-t-il été autorisé plus tard?

**M. Paquin:** Le dépassement a été autorisé, oui, à date.

**M. Garon:** Quand?

**M. Paquin:** Il a été autorisé verbalement avec une garantie écrite de Bombardier à savoir que les coûts additionnels à ce dépassement-là seraient complètement absorbés par la compagnie.

**M. Garon:** Le dépassement, vous ne le paierez pas. Les 370 000 \$ par appareil, vous ne les paierez pas?

**M. Paquin:** Le surplus de ça, on ne le paiera pas. Tout ce qui va dépasser 370 700 \$ ne sera pas payé par le gouvernement.

**M. Garon:** Mais ça va dépasser de combien? Le dépassement qui dépasse le dépassement est de combien?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Paquin:** Ça, on ne le sait pas. On n'en est pas intéressés parce qu'on a un écrit de Bombardier à savoir que le surplus de ça est absorbé complètement par Bombardier-Canadalr.

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

**M. Paquin:** Actuellement, ils sont rendus à 8 000 000 \$ de recherche.

**M. Garon:** Comment, de recherche?

M. Paquin: Sur ce problème-là.

**M. Garon:** Mais, ce n'est pas un changement de moteur. Moi, j'ai compris... contrat de remotorisation, c'est de la recherche ou des changements de moteurs?

**M. Paquin:** Pour nous, ce sont des changements de moteurs; pour Bombardier...

**M. Garon:** Ah!

**M. Paquin:**... ça implique beaucoup de recherche et de développement.

**M. Garon:** De l'appareil?

**M. Paquin:** Pour les moteurs, elle s'approche de 100 000 000 \$ de dépenses, pour adapter des moteurs à turbine à ces avions-là.

**M. Garon:** Est-ce que c'est Bombardier qui est fabricant des CL-215?

**M. Paquin:** Bombardier-Canadair, oui.

**M. Garon:** Canadair, dans le fond, hein?

**M. Paquin:** Elle porte maintenant le nom de Bombardier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour l'engagement 19, M. le député?

**M. Garon:** O. K. Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 19, vérifié. J'appelle l'engagement 39.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 39, vérifié. J'appelle l'engagement 40. (21 heures)

**M. Garon:** Ah, là, IBM n'a pas soumissionné. Ils ont fait soumissionner seulement le distributeur ou... Pourquoi spécifiez-vous un micro-ordinateur IBM plutôt que de dire: ou l'équivalent, pour permettre plus de concurrence? Parce qu'un micro-ordinateur, au fond, c'est un appareil unique. Pourquoi ne demandez-vous pas: ou l'équivalent, pour avoir plus de concurrence?

**M. Elkas:** C'est du IBM qu'on a dans le moment et... Combien d'unités est-ce qu'on a? C'est pour des fins de compatibilité aussi. C'est bien compréhensible. Est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter, M. Maranda?

**M. Garon:** Je n'ai pas compris parce que vous n'avez pas parlé... Vous avez parlé entre les deux micros et je n'ai pas compris.

**M. Elkas:** Excusez. C'est parce que c'est du produit IBM qu'on a justement en place et c'est pour fins de compatibilité.

**M. Garon:** Oui, mais les micro-ordinateurs, dans ce cas-ci, est-ce qu'il s'agit de micro-ordinateurs qui opèrent Individuellement ou s'ils font partie d'une chaîne? Je ne vois pas... Les micro-ordinateurs, souvent, ça peut être compatible. Est-ce que c'est un appareil autonome ou si c'est un appareil qui s'inscrit dans une chaîne d'appareils?

**M. Elkas:** Je donne la parole à Paul Maran-

da pour vous donner des explications spécifiques sur l'unité.

**M. Maranda (Paul):** M. le député, en fait, le ministère a accru un parc d'équipements pour l'ensemble des régions et districts du ministère, et nos régions administratives sont reliées à l'ordinateur central par des mini-ordinateurs, les 8100 d'IBM. Alors, ils font le relais et ils regroupent les régions aux districts. Alors, c'est pour compléter le parc d'équipements des régions aux districts.

**M. Garon:** C'est quoi la politique d'achat d'ordinateurs du ministère? On pourrait bien dire que vous avez déjà des Chevrolet, donc il faut acheter d'autres Chevrolet pour être compatibles, mais, dans le fond, ce n'est pas nécessairement nécessaire d'avoir une Chevrolet pour être compatibles. Est-ce qu'aujourd'hui... Autrefois, on disait ça mais on dit de moins en moins ça. Tous ces appareils-là doivent être compatibles. Ils sont de plus en plus concurrentiels. Aujourd'hui, c'est quoi votre politique par rapport aux ordinateurs, pour les achats? Et là, est-ce qu'on fait les achats, à toutes fins pratiques, parmi les distributeurs d'IBM plutôt que de les acheter directement de la firme, parce qu'on a vu qu'IBM changeait son prix après la soumission?

**M. Elkas:** M. le député, M. Maranda aurait quelque chose à ajouter en réponse à votre question.

**M. Maranda:** Je ne reviendrai pas, M. le député, nécessairement, sur le passé. On va plutôt parler du présent. Comme vous savez, au début de l'année 1989, le gouvernement a adopté une nouvelle politique d'achat de micro-informatique. Évidemment, la politique émane, en fait, de nombreux intervenants comme le ministère de l'Industrie et du Commerce, le ministère des Communications et le ministère des Approvisionnements et Services. Et, cette année, nos commandes ont été placées à la compagnie Olivetti. Alors, chaque année, on achète en fonction de la politique gouvernementale en matière d'acquisition de micro-informatique. Évidemment, quand j'ai mentionné que le ministère de l'Industrie et du Commerce intervenait dans l'élaboration de la politique gouvernementale, je faisais référence aux partenaires québécois.

**M. Garon:** Justement, quel est le pourcentage, au-delà de la soumission, que vous êtes prêts à absorber pour un contenu québécois et, dans le cas d'Olivetti, quel est le contenu québécois? Est-ce que c'est seulement de l'assemblage ou de l'assemblage partiel, parce qu'on m'a dit, moi, que le dépassement était assez considérable, selon des informations que j'ai eues récemment?

**M. Maranda:** Bien là, M. le député, je pense que moi, comme représentant du ministère, je ne peux pas répondre à cette question-là. Je pense qu'elle devrait s'adresser au ministère de l'Industrie et du Commerce. Nous, évidemment, on y va avec les commandes ouvertes du ministère des Approvisionnementnements et Services et cette année, en fonction de la compatibilité, on a retenu la gamme Olivetti.

**M. Garon:** En vertu d'ententes qu'il y a, Mme la Présidente, dans les commissions, quand il s'agit d'achats par le service des approvisionnementnements et des achats, c'est le ministère sectoriel qui répond. On ne peut pas me faire cette réponse-là, autrement, moi, je ne peux pas poser la question. Ça a été réglé entre les whips, l'entente, c'est le ministère sectoriel qui répond, ce n'est pas...

**M. Elkas:** M. Bard.

**M. Garon:** M. Bard, justement, a été sous-ministre à ce ministère.

**M. Bard:** Mme la Présidente, j'aimerais juste apporter la clarification suivante. C'est que le ministère de l'Industrie et du Commerce identifie les partenaires économiques, n'identifie pas la méthode, n'identifie pas au ministère client, n'identifie pas au ministère acheteur, entre autres le ministère des Approvisionnementnements et Services, les critères qui ont fait que, supposons, Olivetti ou IBM sont des partenaires économiques. Ils sont déclarés partenaires économiques et la liste...

**M. Garon:** Il y en a trois, je pense.

**M. Bard:** ...beaucoup plus que trois dans certains secteurs, et la liste est fournie au Service des achats du gouvernement du Québec, soit au ministère des Approvisionnementnements et Services. Les critères de détermination sont des critères qui sont élaborés et appliqués au ministère de l'Industrie et du Commerce et eux informent le ministère des Approvisionnementnements et Services des partenaires économiques sans les informer du contenu, des composantes qui ont fait qu'un fournisseur est devenu partenaire économique.

**M. Garon:** Est-ce qu'on vous a dit quelles étaient les firmes qui étaient partenaires économiques en date?

**M. Bard:** Mme la Présidente, il y a une liste fournie, mise à jour régulièrement lorsqu'il y a des changements, par le ministère de l'Industrie et du Commerce, qui est expédiée au ministère des Approvisionnementnements et Services, ajoutant ou, à l'occasion, pouvant retirer des noms de partenaires économiques.

**M. Garon:** Le ministère choisit la marque.

**M. Bard:** Le ministère client choisit en fonction de la détermination de ses besoins, en fonction de la compatibilité avec son parc d'équipements informatiques, choisit, à l'intérieur, donne instruction, disons, au ministère des Approvisionnementnements et Services, soit le Service général des achats du gouvernement, donne instruction, suite aux études internes, comme chez nous, qui sont faites au ministère des Transports, des équipements dont Us ont besoin et qui doivent être compatibles.

**M. Garon:** Mais IBM PS/2, modèle 30-286, ce n'est pas Olivetti dans ce cas-là?

**M. Bard:** Non. M. Maranda référerait aux derniers achats qui se sont faits très récemment au ministère des Transports concernant certains équipements informatiques. Le fournisseur choisi est un partenaire économique, entre autres, dans ce cas-ci, Olivetti, pour certains équipements.

**M. Garon:** Quel est le contenu de la composante québécoise dans Olivetti?

**M. Bard:** Mme la Présidente, je l'ai mentionné clairement au député de Lévis, les critères appliqués par le ministère de l'Industrie et du Commerce ne sont pas divulgués au ministère des Approvisionnementnements et Services, les critères de sélection. Alors, la liste est envoyée au ministère des Approvisionnementnements et Services disant à peu près ceci, si je peux me permettre d'abrégé: Voici la liste des partenaires économiques dans le domaine de l'informatique, point. Invitez-les à fournir des prix.

Et ça saute, à cause de la façon de procéder, dans une multitude de cas, ça saute tout le processus des soumissions publiques. C'est devenu des appels d'offres sur invitation. Mais c'est une liste prédéterminée selon certains critères que connaît uniquement Industrie et Commerce, en tout cas entre les deux ministères. Il est difficile de déterminer pour le ministère qui fait les achats quel est le pourcentage du contenu québécois chez Olivetti versus IBM ou un autre fournisseur en informatique.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir la liste de ceux qui sont partenaires?

**M. Bard:** Je ne peux que présumer. Quand j'étais, à l'époque, au ministère des Approvisionnementnements et Services, on nous a fourni la liste nous disant: Voici les partenaires économiques. En toute honnêteté, je ne crois pas que le ministère des Transports soit capable de l'obtenir pour vous parce que c'est une relation de fournisseurs qui s'est établie entre le ministère de l'Industrie et du Commerce, dans ce cas-ci, et



le ministère des Approvisionnements et Services, avec une certaine participation, dans l'évaluation de tout ça, quand même du ministère des Communications. Le ministère des Transports n'a pas la liste, que je sache, des fournisseurs partenaires économiques dans le monde de l'informatique.

**M. Garon:** Quand vous faites vos achats, comment procédez-vous?

**M. Bard:** À l'époque, on procédait sur invitation.

**M. Garon:** Maintenant?

**M. Bard:** Encore maintenant, à cause du critère des partenaires économiques québécois.

**M. Garon:** Sur invitation, vous invitez qui? Vous les invitez à partir d'une liste?

**M. Bard:** Dépendant. Si on prend les quelques cas qu'on vient de passer aux engagements, nous, à cause de la compatibilité de certains équipements en région, on a pris IBM qui est un partenaire économique dans les cas récents tels...

**M. Garon:** Oui, mais quelle est la liste de vos partenaires économiques? Parce que vous l'avez.

**M. Bard:** Nous, on s'adresse au ministère des Approvisionnements et Services, au Service général des achats du gouvernement du Québec qui, eux, procèdent à l'achat pour nous au ministère des Transports.

**M. Garon:** Oui, mais en vertu des ententes qu'il y a entre les whips, c'est le ministère sectoriel qui répond aux questions que je pose. Ce ne sont pas d'autres ministères, c'est vos achats et c'est dans votre liste, autrement, la vérification des engagements financiers ne veut rien dire. En fonction des ententes qu'il y a eues, puis je pense que le président de la commission le sait, on ne s'envoie pas d'un à l'autre, c'est le ministère sectoriel qui est responsable de ses achats.

**M. Bard:** Là-dessus, Mme la Présidente, si M. le ministre le permet, tout ce qu'on peut faire, c'est s'engager à essayer d'avoir la liste mais, pour nous, je ne crois pas, à cause du mécanisme de fonctionnement et des critères mis en application pour les partenaires économiques, qu'on soit nécessairement capables de s'engager formellement qu'on va l'obtenir. On peut faire des efforts pour l'obtenir.

**M. Garon:** Je voudrais laisser l'engagement en suspens et je demanderais au ministre qu'il

demande à ses fonctionnaires de s'informer au bureau du whip, parce qu'il va constater que l'entente c'est que c'est le ministère sectoriel qui répond à ces questions-là et obtient les réponses qu'il faut.

**M. Bard:** On va les demander.

**M. Garon:** On reviendra demain là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors l'engagement 40 est suspendu. J'appelle l'engagement 41.

**M. Garon:** Même question. IBM a arrêté de soumissionner. J'aimerais savoir, dans les soumissions demandées, si IBM avait été invitée, autant à l'engagement 40 qu'à l'engagement 41, puisqu'on dit: soumissions demandées dix, soumissions reçues quatre. IBM Canada *Itée*.

**M. Elkas:** On va vérifier pourquoi elle n'a pas été invitée.

**M. Garon:** Si elle a été demandée. Est-ce qu'elle a été demandée comme soumissionnaire?

**M. Elkas:** Je ne le sais pas, on va le demander.

**M. Garon:** D'habitude, vous avez ça.

**M. Elkas:** On va vous le fournir. On a ceux qui ont répondu, on va s'informer à qui on a demandé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est vérifié, sous réserve de l'obtention de la réponse?

**M. Garon:** Oui, à l'engagement 43.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 43.

**M. Garon:** Même chose.  
(21 h 15)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vérifié, sous réserve de l'obtention de la réponse. L'engagement 56?

**M. Garon:** Est-ce que c'était le même montant que l'an dernier ou... pour être membre de l'Association des routes et des transports du Canada, 91 000 \$? J'imagine que chacun des membres ne paie pas 91 000 \$ pour être membre de l'Association. L'Association des routes et des transports du Canada, pour l'année financière...

**M. Elkas:** C'est établi en fonction des populations respectives mais à savoir si c'est le même montant que l'an... 5 % d'augmentation sur l'année précédente.

**M. Garon:** Les autres provinces paient-elles toutes? Combien y a-t-il de provinces qui paient là-dedans?

**M. Elkas:** Toutes les provinces.

**M. Garon:** Le fédéral paie combien?

**Une voix:** Elles sont présentes à la table mais on ne sait pas si elles paient.

**M. Garon:** Est-ce que vous êtes membre aussi d'associations américaines ou bien si vous êtes seulement membre de l'Association des routes et des transports du Canada?

**M. Elkas:** On est membre de l'AASHO. Je ne sais pas ce que ça mange ça, mais on est membre de l'AASHO. C'est le pendant américain.

**M. Garon:** Combien cela vous coûte-t-il?

**M. Elkas:** Autour de 10 000 \$ par année.

**M. Garon:** Hé démon! Vous n'avez pas eu l'idée de demander à l'Association des routes et des transports du Canada de se mettre à l'heure du libre-échange?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ça coûte cher pour...

**M. Elkas:** On n'est pas membre actif dans l'association américaine. On est membre associé ou membre participant.

**M. Garon:** Est-ce que ça vous rend des services? Est-ce que vous avez une entente ou vous payez la cotisation, point?

**M. Elkas:** On a des ententes. On retire des services.

**M. Garon:** Ça vous donne quoi, ça, comme services, cette association-là?

**M. Elkas:** Toute information provenant de cette association est à notre disposition ainsi que tous les colloques, on est invités à y participer. Alors, on peut y aller. Pour les publications, on partage avec eux et eux partagent avec nous, des publications de recherche. Le tout est mis à notre disposition.

**M. Garon:** C'est publié en quelle langue?

**M. Elkas:** AASHO? En anglais.

**M. Garon:** Est-ce que vous le savez?

**M. Elkas:** Je ne le sais pas. Il doit être en... C'est tout en anglais. Ça vient...

**M. Garon:** Non, pas AASHO, celui-là...

**M. Elkas:**... des US. Ça vient...

**M. Garon:**... ARTC?

**M. Elkas:** C'est bilingue.

**M. Garon:** C'est bilingue.

**M. Elkas:** Bilingue.

**M. Garon:** Toutes les publications sont bilingues?

**M. Elkas:** Oui, toutes les publications sont bilingues.

**M. Garon:** Vérifié.

**M. Elkas:** On a fait du chemin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 56 est vérifié. J'appelle l'engagement 72.

**M. Garon:** Vérifié.

## Mai

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 72 est vérifié. Les engagements du mois de mars sont vérifiés.

J'appelle les engagements du mois d'avril, les engagements 4, 13, 14, 19 et 20, dans la liste de mai.

**M. Garon:** Bon, aux abonnés; du dépassement.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** J'aimerais savoir, le montant de 682 062,21 \$, pour porter le contrat à 5 391 062, 21 \$, pour les travaux de réaménagement du rond-point de Dorval, construction de stationnement à la station Dorval, aménagement paysager, construction d'un tunnel plétonnier, d'un système d'éclairage et de télévision, fourniture et installation de feux de circulation ainsi que la supersignalisation dans la ville de Dorval, comté de Jacques-Cartier, dans le secteur où il y a beaucoup de dépassements, combien était le contrat initial? Et combien y avait-il pour les imprévus? Je veux dire combien y avait-il pour le contrat initial pour...

**M. Elkas:** 4 280 776, 83 \$. Les imprévus et variations étaient de 428 223, 17 \$, pour un montant de 4 709 000 \$.

**M. Garon:** 1 010 000 \$ de plus en gros? C'est encore au-dessus de 25%. C'était 1 391 000 \$ par rapport à 4 280 000 \$. Ça veut

dire 1 111 000 \$. 25%. Ça dépend de quoi? Est-ce qu'il arrive que la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver ne dépasse pas?

**M. Elkas:** Il y a plusieurs gros contracteurs à Montréal, mais ils sont limités. Il n'y en a pas tellement. Alors, s'il y a des dépassements, parce que c'est Beaver ou un autre, le nom va apparaître combien de fois dans l'année?

**M. Garon:** Mais 25%, ce n'est pas des "pinottes".

**M. Elkas:** Je sais. Alors, je vais demander à Robert Schiettekatte, directeur de la région, de répondre aux raisons pour lesquelles il y a eu des dépassements. M. Schiettekatte.

**M. Schiettekatte (Robert):** Oui, en fait, les dépassements se donnent à peu près avec, plus ou moins, une trentaine d'avenants dont les coûts vont varier de 1000 \$ à 15 000 \$ ou 20 000 \$. Alors, c'est une quantité de petites choses, dans ce rond-point, qui n'étaient pas prévues dans les plans et devis et qu'il a fallu modifier. Et on sait que ce rond-point est placé juste à côté de Dorval et puis, en même temps, il y avait l'aménagement extérieur de la gare de Dorval, et cette modification du rond-point pour essayer d'améliorer la circulation dans ce secteur-là qui est le secteur de jonction, en fait, entre l'autoroute 220 et la 520 qui entre à Montréal.

**M. Garon:** Quelle était l'entreprise qui a fait les plans et devis dans ce cas-là?

**M. Schiettekatte:** Ça, c'était préparé par Consad.

**M. Garon:** Qui?

**M. Schiettekatte:** Consad.

**M. Garon:** Consad.

**M. Schiettekatte:** Oui.

**M. Garon:** Ah! oui. À quel prix?

**M. Schiettekatte:** Ils ont eu des plans d'ingénierie de 450 000 \$, pour la préparation et, après ça, pour la surveillance...

**M. Garon:** Est-ce qu'ils ont eu des dépassements pour les plans et devis?

**M. Schiettekatte:** Il y a eu des dépassements parce qu'initialement, le contrat avait été donné... Le numéro du contrat était 114083, ça a été donné dans l'année 1983 et, à ce moment-là, il y a eu un préliminaire qui a été fait et on a ajouté après l'aménagement du rond-point parce

qu'il fallait donner le contrat tout en même temps. Alors, c'est un peu ça qui a fait le dépassement dans la préparation des plans et devis.

**M. Garon:** Ça été quoi le coût? Le dépassement a été de combien?

**M. Schiettekatte:** Le dépassement est d'environ 250 000 \$.

**M. Garon:** Par rapport à combien au point de départ?

**M. Schiettekatte:** Le projet de base était de 295 000 \$...

**M. Garon:** 295 000 \$. ils ont dépassé...

**M. Schiettekatte:** ...qui était une estimation à ce moment-là.

**M. Garon:** Ils ont dépassé de 250 000 \$.

**M. Schiettekatte:** C'est ça. Parce qu'il y a eu des ajouts, justement, de réaménagement de rond-point, pour faire un seul contrat de tout, en même temps que l'aménagement extérieur.

**M. Garon:** Donc, le coût n'est pas de 450 000 \$ mais plutôt de 545 000 \$? Si, au point de départ, ça a coûté 295 000 \$ et s'il y a 250 000 \$ de dépassement, si j'additionne, j'arrive à 445 000 \$. Vous avez dit que ça avait coûté 450 000 \$ pour les plans et devis.

**M. Schiettekatte:** Au point de départ, c'était 195 000 \$.

**M. Garon:** 195 000 \$.

**M. Schiettekatte:** C'est ça. Et le coût final a été de 450 000 \$.

**M. Garon:** O.K.

**M. Schiettekatte:** Donc, ce qui fait environ 250 000 \$ de plus.

**M. Garon:** Quelle firme s'occupait de la surveillance?

**M. Schiettekatte:** La firme Consad a également exécuté la surveillance des travaux.

**M. Garon:** Est-ce que c'était compris, la surveillance, dans le prix que vous venez de mentionner ou si c'était un coût à part?

**M. Schiettekatte:** Les coûts de surveillance étaient à part.

**M. Garon:** Alors, combien devait coûter la

surveillance?

**M. Schiettekatte:** Le coût initial de surveillance était estimé à environ 600 000 \$ et va se terminer autour de 937 000 \$.

**M. Garon:** 600 000 \$?

**M. Schiettekatte:** Oui.

**M. Garon:** ...initial. Et le dépassement va être de combien?

**M. Schiettekatte:** Sous ces surveillances-là, en fait, c'est une suite de CT et d'avenants depuis...

**M. Garon:** Non, non. Je veux le montant total des dépassements.

**M. Schiettekatte:** 337 000 \$ pour la surveillance.

**M. Garon:** 337 000 \$. Quelles sont les raisons des dépassements de la surveillance?

**M. Schiettekatte:** Disons que ça part du début des engagements... L'engagement initial datait de 1984; il y a eu des avenants en 1985 et en 1986, puis il y a un avenant final en 1988. Or, tout ça, ça été les... Dans la préparation du projet et dans les additions de la réalisation du projet, il a fallu que l'ingénieur soit là plus longtemps que prévu.

**M. Garon:** Mais là, quand on additionne ça, ça fait 450 000 \$, plans et devis à Consad...

**M. Schiettekatte:** C'était la préparation, ça.

**M. Garon:** 937 000 \$ de surveillance. Est-ce qu'ils ont eu d'autre argent que ça?

**M. Schiettekatte:** Non.

**M. Garon:** 1 387 000 \$ pour un contrat qui devait coûter 4 280 000 \$, ce qui veut dire, à toutes fins pratiques, 25 %.

**M. Schiettekatte:** Oui, mais il faut calculer que dans la surveillance des travaux, ils ont surveillé plus de travaux que prévu initialement puis ça a duré plus longtemps également. Donc, en fait, ça a entraîné du personnel additionnel sur le chantier pendant plus de jours, pendant plus de semaines.

**M. Garon:** Vous, si vous faisiez faire des travaux pour vous-même et que vous aviez une firme chargée de faire la surveillance des travaux pour qu'on respecte les coûts, aimeriez-vous ça que la firme qui fait la surveillance augmente son coût de surveillance en même

temps que le coût des travaux augmente? Vous sentiriez-vous protégé autant que vous le souhaiteriez?

**M. Schiettekatte:** Je pense qu'il n'y a pas tellement de relation entre les deux parce que les gars sont payés quand même sur un taux horaire qui n'a rien à faire avec le coût des travaux comme tel.

**M. Garon:** Le taux horaire était de combien dans ce cas-là?

**M. Schiettekatte:** Ça varie du technicien jusqu'à l'ingénieur sénior qui est sur le chantier. Ça varie de l'un à l'autre. Ce sont tous des taux fixés par les décrets, par les arrêtés en conseil. On est obligés de suivre ça, on ne peut pas déroger de ça. C'est surveillé, c'est compilé et revérifié à Québec au complet.

**M. Garon:** Au fond, dans ce contrat-là quand on regarde ça, il y a 250 000 \$ de plans et devis en dépassement, 337 000 \$, plus 1 111 000 \$ pour le travail lui-même. 1 700 000 \$ de dépassement.

**M. Schiettekatte:** Si on regarde tout l'ensemble, oui.

**M. Garon:** Ça a l'air d'être la coutume.

**M. Schiettekatte:** C'est quand même des projets qui sont assez complexes, qui sont dans des milieux urbains. On retrouve un paquet d'utilités publiques qui ne sont pas prévues. À un moment donné, on veut faire une base de lampadaire quelque part, on ne peut pas parce qu'il y a un massif souterrain qui est là.

**M. Garon:** Mais un système d'éclairage, entre vous et moi, ce n'est pas compliqué, hein. Fourniture et installation de feux de circulation, construction de stationnement à la station Dorval, aménagement paysagé. On n'est pas dans un voyage cosmique, là.

**M. Schiettekatte:** Oui, mais ça, c'est juste dans la partie de l'aménagement du stationnement de la station de Dorval qui est adjacent au rond-point. C'est le reste, le réaménagement du rond-point comme tel qui a créé beaucoup plus de problèmes. On a voulu placer des lampadaires à des places où il y avait des masses de conduits qui n'étaient pas prévus, qui avaient été installés par les utilités publiques, soit de la ville ou autres. Que ça soit Hydro, que ça soit Bell, il y a eu des aménagements dans le tunnel piétonnier qu'il a fallu améliorer de nouveau.

**M. Garon:** Qui sont les principaux actionnaires dirigeants - ce sont des professionnels

nels - de Consad?

**M. Schiettekatte:** Je n'en connais pas particulièrement là-dedans. Nous autres, on faisait affaire surtout avec les surveillants Henri Coutu et Marcel Lemay. Quant aux autres, je ne les voyais pas sur le chantier, et je ne voyais pas dans ces affaires-là.

**M. Garon:** Est-ce que c'était considéré comme un travail, ce cas-là, de construction ou d'entretien?

**M. Schiettekatte:** Je n'ai pas compris votre affaire. Si...

**M. Garon:** Pour vous, M. Schiettekatte, je pense...

**M. Schiettekatte:** Oui, Schiettekatte, c'est ça.

(21 h 30)

**M. Garon:** Vous êtes responsable de la section de Montréal sur l'ensemble.

**M. Schiettekatte:** Effectivement, depuis quatorze...

**M. Garon:** Dans ce cas-ci, des travaux comme ça, ça rentre sous la responsabilité de la division construction ou la division entretien?

**M. Schiettekatte:** Ça rentre dans la construction parce qu'en fait, c'était du réaménagement de neuf, etc. Ce n'était pas juste un entretien.

**M. Garon:** Qui est responsable de la division construction chez vous?

**M. Schiettekatte:** Chez nous, ce sont des adjoints, là... construction, adjoints d'entretien. J'ai des ingénieurs qui travaillent avec moi qui, eux, font un genre de surveillance, en fait, des ingénieurs-conseils. Parce que c'est sûr qu'avec tous les travaux qu'on a à faire, on ne peut pas fournir. Il faudrait agrandir les bâtisses, tout ça, pour entrer du personnel. Donc, en fait, ces ingénieurs-là, chez nous, ont un mandat de vérifier le travail des ingénieurs-conseils, c'est-à-dire les dépassements, les factures qu'ils nous envoient. Et, finalement, c'est moi qui donne l'approbation finale. Quand je ne suis pas satisfait de quelque chose, je retourne le document et je peux avoir des explications additionnelles. Là-dedans, c'est moi qui prends la responsabilité de l'acceptation de tout ça.

**M. Garon:** Mais dans la division construction, ils sont combien de professionnels?

**M. Schiettekatte:** Chez moi, j'ai cinq ingénieurs.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Schiettekatte:** Cinq ingénieurs qui sont chez moi.

**M. Garon:** Sous la division construction?

**M. Schiettekatte:** Construction, c'est ça.

**M. Garon:** Sous la direction de qui?

**M. Schiettekatte:** Sous ma direction à moi.

**M. Garon:** C'est vous qui êtes en charge de... Non, je veux dire: Qui est responsable de...

**M. Schiettekatte:** Moi, je suis en charge de la direction de l'entretien, de la direction de la construction.

**M. Garon:** Oui, mais la direction construction, qui la dirige?

**M. Schiettekatte:** Oui, il y a un responsable.

**M. Garon:** C'est qui?

**M. Schiettekatte:** C'est M. Jacques Alepin.

**M. Garon:** Qui est responsable de la division construction?

**M. Schiettekatte:** Qui est responsable, qui est coordonnateur.

**M. Garon:** Qui est quoi?

**M. Schiettekatte:** Coordonnateur, en fait, dans les projets, et lui avec ses ingénieurs font un genre de surveillance de ce qui se passe et me produisent les rapports. Moi, je demande...

**M. Garon:** Est-ce que M. Alepin est celui qui a la responsabilité des cinq ingénieurs professionnels qui travaillent au ministère des Transports dans la division de la construction pour voir à ce que la surveillance soit bien faite?

**M. Schiettekatte:** Il le fait sous ma directive, effectivement.

**M. Garon:** Quel est son degré d'autonomie?

**M. Schiettekatte:** Son degré d'autonomie, en fait, c'est de voir à ce que les projets avancent, tout ce qui se fait là. Mais il n'a pas l'autorisation finale. L'autorisation finale est toujours donnée au directeur régional. Il fait des recommandations, il me présente des rapports, il me présente ses choses. Mais c'est moi, finalement, qui accepte ça.

**M. Garon:** Est-ce que ça se fait verbalement ou par écrit?

**M. Schiettekatte:** Ça se fait par écrit. Tous les dépassements, tous les travaux additionnels qui se font sur un chantier, moi j'exige tout le temps qu'on me donne le pourquoi du dépassement, est-ce que c'était prévu dans le contrat? Si ce n'était pas prévu dans le contrat, quelle était la cause de ça? Et, dans chaque cas, je demande pour avoir un détail du prix. Autrement dit, est-ce que le prix a été justifié, de quelle façon? Est-ce qu'il est comparable avec d'autres travaux similaires? Quand on n'en a pas, quand on ne sait pas où on s'en va, on appelle. On fait des travaux en régie. À ce moment-là, on paie la main-d'oeuvre et on paie la machinerie telle quelle, à des coûts établis.

**M. Garon:** Vous dites que tous ces dépassements-là sont faits avec des demandes d'autorisation écrites de la division de la construction.

**M. Schiettekatte:** Elles sont faites à partir du surveillant sur le chantier.

**M. Garon:** Par écrit?

**M. Schiettekatte:** Par écrit.

**M. Garon:** Je suis content de savoir ça. La semaine passée, on nous a dit le contraire, que c'était souvent fait verbalement.

**M. Schiettekatte:** Ah non, non, du tout.

**M. Garon:** C'est enregistré, c'est la semaine passée.

**M. Schiettekatte:** Il y a continuellement, à toutes les deux semaines, des réunions de chantier. On essaie de prévoir les troubles qui vont arriver. On dit: Voici, la semaine prochaine, on avait tel lampadaire à faire à telle place. On a telle conduite qui est souterraine qui n'était pas prévue, il faut la déplacer. Bon, combien ça va coûter? Quels sont les coûts de ça? Qu'est-ce qu'on a de connaissance là-dedans? Alors, habituellement, on dit: Voici, ça va prendre tant de temps pour faire ça, tant de main-d'oeuvre, d'après l'expérience de nos surveillants de chantier, et on établit un prix avec l'entrepreneur. Souvent, c'est sûr que l'entrepreneur, son premier prix, il est toujours plus élevé. On dit: Non, **voilà**, nous autres, notre prix, c'est ça, et on arrive, finalement, à une entente. Lorsque cette entente est prise, on fait ce qu'on appelle une proposition d'avenant et cet avenant nous est envoyé à la région, des fois c'est par fax pour aller le plus rapidement possible. On regarde ça, on regarde si les procédures ont été suivies, et on accepte cette chose-là. Par la

suite, le rapport justificatif vient, avec la formule **finale**, ce qu'on appelle le V-5, ou l'acceptation détaillée de chacun de ces dépassements-là. Ce sont des procédures, en fait, qui ont été établies au ministère et qu'on est obligés de suivre.

**M. Garon:** C'est parce que, la semaine dernière, j'ai posé la question à M. Vallières, puis il semble que, de ceux qui étaient ici, H n'y a pas grand monde qui était au courant parce qu'ils m'ont dit que, la plupart du temps, c'était fait verbalement.

**M. Schiettekatte:** Non.

**M. Garon:** Je suis content de voir que vous le faites par écrit, c'est enregistré.

**M. Schiettekatte:** Oisons que, moi, je suis là depuis novembre 1988, c'est ce que j'ai exigé. Quand j'étais sur la rive sud, c'était la même chose.

**M. Garon:** Qui était là avant novembre 1988? Vous, vous êtes arrivé en novembre 1988.

**M. Schiettekatte:** M. Guy Paquette.

**M. Garon:** Guy Paquette.

**M. Schiettekatte:** Guy Paquette.

**M. Garon:** Qui est rendu où?

**M. Schiettekatte:** Il est au bureau du sous-ministre, à Montréal.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Schiettekatte:** Il est au bureau du sous-ministre à Montréal avec M. Jacques Hébert.

**M. Garon:** Quel sous-ministre?

**M. Bard:** Il est conseiller cadre au ministère.

**M. Garon:** Au ministère des Transports?

**M. Schiettekatte:** C'est ça.

**M. Garon:** Pas à votre bureau?

**M. Schiettekatte:** C'est ça.

**M. Garon:** Au bureau du sous-ministre.

**M. Schiettekatte:** En fait, son rôle...

**M. Garon:** De M. Bard?

**M. Schiettekatte:** C'est ça. Son rôle, cette

année, a été très important dans les... quand on parle de 1989, son rôle a été très important parce qu'il a été président de ce qu'on appelle un comité de contrôle de la circulation avant de faire les travaux qu'on a faits, vous en avez entendu parler l'été dernier, et il y a eu beaucoup de mesures de mitigation, des ententes avec les municipalités qu'il a fallu prendre. Cette année, on fait encore la même chose et M. Guy Paquette, qui connaît très bien la région de Montréal, est d'un support extrême là-dedans. Je pense que c'est un peu avec ça qu'on est capables d'arriver à maintenir la population et à ne pas trop se faire engueuler par la population dans nos travaux. Ce n'est pas facile, mais ça prend du doigté.

**M. Garon:** Maintenant, qui sont les cinq personnes, les cinq ingénieurs professionnels qui travaillent avec M. Alepin? Jacques Alepin je pense.

**M. Schiettekatte:** Il y a M. Dumont, qui était autrefois à l'Office des autoroutes...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Schiettekatte:** M. Eudore Dumont...

**M. Garon:** Oui. Qui était autrefois à l'Office des autoroutes.

**M. Schiettekatte:** C'est ça.

**M. Garon:** Qui est là. Il est ingénieur.

**M. Schiettekatte:** Claude Sabourin.

**M. Garon:** Claude Sabourin.

**M. Schiettekatte:** Haig Bechiriam et puis j'ai Guy Hamel, avec moi ici. Puis on a Raymond Bélanger, un nouveau, qui est entré, il y a à peu près un an, qui s'occupe surtout du territoire de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Garon:** Puis l'autre? Vous en avez nommé quatre.

**M. Schiettekatte:** Cinq. Haig Bechiriam, Claude Sabourin, Guy Hamel...

**M. Garon:** Ah, vous avez dit, c'est le premier nom que j'ai manqué, le nom, le premier.

**M. Schiettekatte:** Haig Bechiriam.

**Une voix:** C'est pire que Schiettekatte.

**M. Schiettekatte:** C'est quasiment pire que le mien.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Pardon?

**M. Schiettekatte:** Au moins le mien se prononce bien. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** C'est parce que je n'avais pas compris que vous aviez mentionné le nom.

Dans ce cas-ci, quelles étaient les raisons du dépassement? Vous avez dit que c'étaient de petits mille dollars, mais pour 1 111 000 \$, ça prend mille 1000 \$. J'aimerais savoir quelles sont les raisons du dépassement de 1 111 000 \$?

**M. Schiettekatte:** Dans les principales, là-dedans, vous avez, disons, un montant de 181 123 \$ qui est le numéro 9, qui était une conduite de refoulement à la station de pompage. Lorsque les travaux ont été faits, vous vous souvenez que ça a été fait, ce contrat-là a été signé au mois d'août 1987, soit juste, à peu près un mois, après qu'on ait eu des inondations assez fortes à Montréal, le 14 juillet. Lorsqu'on a commencé ces travaux, là-bas, la ville de Dorval est venue au chantier et elle a exigé qu'on sorte de leurs égouts parce qu'ils avaient eu énormément de leur égout fluvial dans lequel on se déversait. Le fait qu'on agrandissait un peu les stationnements, le fait qu'on améliorait le rond-point, qu'on agrandissait également les voies, ils nous ont demandé de sortir de leur égout fluvial parce que c'était un danger d'inondations, telles qu'ils avaient eues avant, et qu'ils pouvaient obtenir des réclamations à coups de millions par la suite. À ce moment-là, notre direction a pris la décision de, effectivement, aller se vider par une conduite spéciale, pour aller se vider dans le fleuve, dans le lac Saint-Louis, en fait, à Dorval.

**M. Garon:** Dans le lac Saint-Louis?

**M. Schiettekatte:** C'est ça.

**M. Garon:** Aller vider quoi?

**M. Schiettekatte:** Pour éviter justement d'inonder, par des pluies torrentielles, par les égouts fluviaux, d'inonder la ville.

**M. Garon:** Non mais ce que je vous demandais c'était la décortication, la ventilation des dépassements.

**M. Schiettekatte:** Ça, c'en est un, À un moment donné, suite à ça, on s'est posé des questions, à savoir qu'il y a une partie qui est en tunnel, en dessous du CNCP, sans lequel on s'est aperçu qu'il y avait souvent du refoulement d'eau. Il y a des écrans de télévision, il y a eu un montant de 2240 \$ qui a été demandé à l'entrepreneur pour faire des vérifications de ces réseaux d'égout là. On s'est aperçu qu'il y avait un drainage qui n'était pas adéquat et qui faisait

du refoulement dans ce tunnel-là. À ce moment-là, ça a nécessité, justement, de refaire une partie du système de drainage incluant des conduites de refoulement à la station de pompage, ce qui est un montant de 181 000 \$.

Je vais vous donner un autre exemple. On a eu des vannes d'antirefoulement des conduites existantes parce que, justement, le refoulement de ces eaux-là amenait de l'eau dans notre tunnel de piétons, l'eau venait du refoulement de ces conduites. Alors, il a fallu, à ce moment-là, installer des vannes antirefoulement, suite aux expériences qu'on avait eues au cours des mois précédents. Ça, c'est un montant de 7200 \$. J'ai toute une série, en fait, une trentaine d'avenants - comme je l'ai dit tantôt - il y en a une grosse de 181 000 \$. Les autres, ça montre des 25 000 \$, des 6000 \$, des 10 000 \$, des 4000 \$, des 11 000 \$.

**M. Garon:** Là, vous avez 181 000 \$ pour les problèmes d'inondation.

**M. Schiettekatte:** Problèmes d'inondation.

**M. Garon:** Le reste, soit 1 000 000 \$, il en reste quand même 830 000 \$. Par tête de groupe.

**M. Schiettekatte:** Par groupe ou bien si vous voulez...

**M. Garon:** Par groupe.

**M. Schiettekatte:** Par groupe. En fait, il n'y a pas de groupes comme tels, c'est une série d'avenants qui sont nécessaires comme, mettons, les travaux avaient été autorisés au mois d'août, finalement, et les travaux dans le tunnel pour piétons ont été prolongés en hiver. Il a fallu, à ce moment-là, payer le chauffage du béton à des prix établis par le ministère. Ça, c'est un montant de 22 224 \$. Si j'en prends un autre: des grilles. Il y avait une grille qui était sur un ponton de l'autoroute, il a fallu la modifier pour éviter d'avoir du refoulement vers la gare de Dorval. La modification et le remplacement de cette grille-là a nécessité un montant de 7893,46 \$.

**M. Garon:** Bon. Alors, M. le ministre, pourriez-vous nous produire toute la série des avenants dont parle M. Schiettekatte?

**M. Elkas:** Oui, pas de problème.

**M. Garon:** Avec une copie de chacun. Et qui, pour l'ensemble de ces avenants-là, est-ce que c'était toujours la même personne qui autorisait au niveau de vos professionnels?

**M. Schiettekatte:** C'était surtout avec le résident sur le chantier, soit M. Coutu, soit M.

Lemay qui étaient...

**M. Garon:** Mais au niveau du ministère?

**M. Schiettekatte:** Au niveau du ministère, à ce moment-là, c'était souvent vérifié par M. Guy Hamel qui était ici avec moi et par M. Eudore Dumont. À ce moment-là, une fois que tous les rapports étaient faits, on m'en proposait la signature.

**M. Garon:** Eux allaient voir qui quand ils avaient signé quelque chose?

**M. Schiettekatte:** Ils venaient me voir, moi.

**M. Garon:** Ils passaient par-dessus M. Alepin?

**M. Schiettekatte:** C'est-à-dire que M. Alepin était un coordonnateur qui mettait sa signature, mais il obtenait les renseignements, la même chose que moi.

**M. Garon:** Alors, qui allait vous voir, vous, c'était M. Alepin ou c'étaient des fonctionnaires?

**M. Schiettekatte:** C'était M. Alepin qui, finalement, venait m'apporter le rapport.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Schiettekatte:** Si, dans certains cas, je n'étais pas satisfait, je demandais des explications additionnelles.

**M. Garon:** C'est parce que la manière dont vous m'avez répondu d'abord, c'était comme si M. Dumont ou M. Hamel allaient vous voir directement. Ils allaient voir leur supérieur.

**M. Schiettekatte:** Ça passait par M. Alepin qui s'en venait me voir, à ce moment-là. Normalement, pour M. Alepin, il s'agissait surtout de prendre le dossier, de venir me l'apporter, de regarder dans l'ensemble si tout était suivi, puis il venait me le porter, à ce moment-là.

**M. Garon:** Vous voulez dire que lui, comme directeur de service, vous ne me direz pas qu'il est juste un facteur?

**M. Schiettekatte:** C'est-à-dire qu'il n'a pas le droit d'autoriser lui-même. L'autorisation se donne au directeur régional.

**M. Garon:** Le directeur de... Puis vous, est-ce que vous deviez voir quelqu'un aussi?

**M. Schiettekatte:** Après ça, nous, une fois qu'on a autorisé ça, ça a été délégué, dans une première partie les autorisations étaient faites



initialement à Québec, et, à partir d'à peu près... quelle bâtisse?

**M. Garon:** Par qui à Québec?

**M. Schiettekatte:** Ici, à la direction de la construction. Puis il y a eu un moment de changé...

**M. Garon:** C'est qui, à la direction de la construction?

**M. Schiettekatte:** C'est le sous-ministre adjoint.  
(21 h 45)

**M. Garon:** Qui?

**M. Schiettekatte:** À ce moment-là, il y avait M. Claude Lortie et depuis les changements... Là, actuellement... Après ça, ça a été décentralisé vers les régions, mais ils ont dit: C'est le directeur régional, le seul qui est autorisé à autoriser ça. C'est moi qui prends les responsabilités de tout ça.

**M. Garon:** Alors, M. le ministre, je vais vous demander d'avoir une copie des avenants concernant les augmentations.

**M. Elkas:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 4 est vérifié, sous réserve de l'obtention des réponses?

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 13.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 14.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 19.

**Une voix:** Vérifié.

**M. Garon:** 19. J'aimerais savoir si les paiements des loyers mentionnés ici, 6500 \$... c'était pour quel endroit?

**Une voix:** On va donner la parole à Paul Maranda.

**M. Maranda:** Alors, M. le député, en ce qui concerne les loyers, sur ce programme-là, ça touchait les unités qui sont au programme 1, élément 2, du budget du ministère.

**M. Garon:** Oui, c'est marqué ça. C'est pour

**M. Maranda:** Commission des transports, les bâtisses...

**M. Garon:** Est-ce que c'est une ou plusieurs bâtisses? Je l'ai sur le programme. 1, élément 2.

Est-ce qu'il y en a plusieurs ou s'il n'y en a qu'une?

**M. Maranda:** Ah! oui, il y en a plusieurs.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir la liste tout simplement sans que ce soit nécessaire de les énumérer, M. le ministre? Avec les montants à côté de chaque bâtisse.

**M. Elkas:** On va vous produire la liste. Il n'y a pas de problèmes. Pour le transport... nos centres de bureaux régionaux... pour 34 000 000 \$ et pour soutien administratif...

**M. Garon:** 34 000 000 \$, de quoi s'agit-il, là? Je ne parlais pas des 34 000 000 \$, je parlais de 606 500 \$, programme 1, élément 2, comme disait M. Maranda. Alors, il a dit qu'il y avait plusieurs bâtisses. Je vous demanderais de me produire la liste. Deuxièmement, pour le programme 4, élément 2, 34 765 200 \$, là, de quoi s'agit-il?

**M. Maranda:** Grosso modo, ce sont nos centres de voirie et nos bureaux régionaux.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait également avoir la liste?

**M. Maranda:** De tous les districts et de tous les bureaux régionaux?

**M. Garon:** Oui.

**M. Maranda:** Oui, on va la déposer.

**M. Garon:** Avec la... parce que là, il s'agit d'un montant de location, j'imagine.

**M. Maranda:** Oui.

**M. Garon:** Donc, il y a des propriétaires à qui vous payez ces loyers-là?

**M. Maranda:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce que, dans certains cas, c'est la SIQ et dans certains cas, ce sont des propriétaires?

**M. Maranda:** On paie la SIQ directement. Alors, on va vous fournir la liste de nos centres de voirie...

**M. Garon:** Oui.

**M. Maranda:** ...et le loyer est versé à la SIQ.

**M. Garon:** Ça marche. Alors, l'adresse, l'endroit et le montant. Ça marche. Pas de problème. Et l'autre 4 174 000 \$, programme 5, élément 2?

**M. Elkas:** Ça, ce sont les soutiens administratifs. Encore la même chose?

**M. Maranda:** Oui, on va vous fournir la liste. En fait, prenons comme exemple, ici, l'Auberge des Gouverneurs centre-ville où on retrouve nos bureaux administratifs, le 200, Dorchester, ce sont tous les édifices que l'on retrouve sur le programme 5, élément 2, et qu'on paie toujours à la SIQ.

**M. Garon:** Ça marche.

### Juin

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les engagements du mois de mars, plutôt du mois d'avril sont vérifiés, sous réserve de l'obtention des réponses. Alors, la liste de juin, pour mai, les engagements...

**M. Garon:** Numéro 3.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 3, 73...

**M. Garon:** On a la liste.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour eux autres. Est-ce qu'ils l'ont?

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** O.K. Alors, l'engagement 3.

**M. Garon:** 3, vérifié.

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

**M. Garon:** 73, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 73, vérifié. L'engagement 77.

**M. Garon:** L'engagement 77, vérifié.

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

**M. Garon:** Est-ce que c'est le même groupe qui faisait le transport auparavant entre l'île d'Entrée et Cap-aux-Meules? Qui est-ce qui le faisait le contrat, avant?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Hinse?

**M. Hinse:** Auparavant, c'était Transport Renaud qui avait le contrat. Par appel d'offres, il y a eu trois soumissionnaires: le Centre d'excursion et de plongée I.M. inc., Stewart Josey, de l'île d'Entrée, et il y a eu Pêche & Transport Renaud.

**M. Garon:** Ce n'est pas ce que j'ai demandé. J'ai demandé si c'était le même qui avait le contrat avant alors qu'ici, on voit que c'est le Centre d'excursion et de plongée I.M. inc., qui l'a obtenu cette fois-ci.

**M. Hinse:** Avant ça, c'était Transport Renaud.

**M. Garon:** Qui?

**M. Hinse:** Transport Renaud.

**M. Garon:** Ah, bon! Qui a soumissionné plus haut, donc qui a perdu le contrat.

**M. Hinse:** Exact.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 87, vérifié. L'engagement 89.

**M. Garon:** L'engagement 89, Qui est responsable de la recherche, dans ce cas, au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal?

**M. Elkas:** Pierre Lafontaine va vous répondre à ce sujet.

**M. Garon:** Pierre Lafontaine.

**M. Lafontaine:** La question c'est de savoir qui est le responsable du Centre de recherche? Le directeur du Centre c'est Gilbert Laporte.

**M. Garon:** Gilbert?

**M. Lafontaine:** Laporte, de l'École des hautes études commerciales.

**M. Garon:** Qui dirige cette recherche?

**M. Lafontaine:** Le Centre de recherche travaille sur différents domaines, dont la sécurité routière, et il y a un laboratoire de sécurité routière à l'intérieur du centre qui est dirigé par le Dr Claire Laberge-Nadeau.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 89, vérifié. L'engagement 90.

**M. Garon:** Est-ce que le terminus de la STRSM, le réaménagement, les travaux sont complètement terminés?

**M. Elkas:** M. Hinse peut répondre.

**M. Hinse:** Les travaux ne sont pas terminés, les travaux sont en cours.

**M. Garon:** Ils sont en cours. Mais ils doivent être juste commencés, comme ça?

**M. Hinse:** L'édifice a commencé à être monté il y a peut-être deux mois. Le terminus est dans l'édifice qui est en construction.

**M. Garon:** Est-ce que les coûts envisagés... Ça c'est le montant autorisé, mais est-ce que ça va vous coûter ça? C'est une subvention qui est ferme ou c'est une subvention qui dépend du coût des travaux?

**M. Hinse:** C'est une subvention qui est accordée à la STRSM, qui, elle, a signé un bail. Notre subvention est selon une entente ferme, fermée.

**M. Garon:** Le montant de la subvention est de 44 342 940 \$?

**M. Hinse:** Comprenant les frais de financement sur dix ans.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir l'entente que vous avez signée, au ministère des Transports, M. le ministre, avec la STRSM?

**M. Elkas:** Pas de problème.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Oui, il n'y a pas de problème.

**M. Garon:** Vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 90, vérifié. L'engagement 91.

**M. Garon:** Club social Transports. Ça, c'est le club des employés du ministère des Transports. Vous donnez ça chaque année. Est-ce que c'est le même montant depuis plusieurs années ou si le montant a varié?

**M. Elkas:** C'est le même montant, année après année.

**M. Garon:** Depuis combien d'années que c'est 75 000 \$?

**M. Elkas:** Ah, mon Dieu! Ça date de votre

temps, je pense.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, mais depuis quelle année? Vous n'êtes pas généreux, vous n'indexez pas. Il y a trop de dépassements dans les contrats.

**M. Elkas:** Depuis les quatre dernières années, c'est stable à ce montant-là.

**M. Garon:** O. K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 91 est vérifié. L'engagement 92.

**M. Garon:** L'engagement 92, l'étude. Est-ce qu'il s'agit de l'étude du p'tit train entre Montréal et Saint-Hilaire? 50 000 \$ à la Société de transport de la rive sud de Montréal pour faisabilité technique d'un lien ferroviaire entre la rive sud et le centre-ville de Montréal.

**M. Hinse:** Il s'agit de l'étude Saint-Hilaire-Montréal.

**M. Garon:** Est-ce qu'elle est finie?

**M. Hinse:** Elle n'est pas terminée; elle sera disponible en septembre 1990.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente concernant cette étude?

**M. Hinse:** Je ne pourrais pas dire. C'est une subvention versée... Le mandataire c'est la STRSM.

**M. Garon:** Qui fait l'étude?

**M. Hinse:** C'est la STRSM qui confie le contrat.

**M. Garon:** À qui?

**M. Hinse:** Elle l'a confié à Canac et Pete Marwick.

**M. Garon:** Canac, les deux firmes ou...

**M. Hinse:** Canac pour une section de l'étude, Pete Marwick pour l'autre section.

**M. Garon:** C'est une étude de combien et qui finance le reste, si ce n'est pas le montant total?

**M. Hinse:** C'est une étude... Notre participation, au gouvernement, de 50 %, pour un maximum de 50 000 \$.

**M. Garon:** Qui finance le reste?

**M. Hinse:** Les autres partenaires, soit la STRSM, le CIT de la vallée du Richelieu et l'OMIT de Saint-Bruno.

**M. Garon:** OMIT?

**M. Hinse:** C'est l'Organisation municipale et intermunicipale de transport de Saint-Bruno.

**M. Garon:** Puis l'échéance pour produire l'étude, c'est quand?

**M. Hinse:** Il y a des parties qui sont terminées, mais c'est un bloc qui serait disponible en septembre 1990.

**M. Garon:** Qu'est-ce que vous pensez de ça, vous, comme nouveau ministre, le transport par train entre Saint-Hilaire et Montréal?

**M. Elkas:** Je vais attendre les résultats pour...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Là, c'est comme toute autre étude qui est en marche aujourd'hui.

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Elkas:** Si on peut le justifier, allons-y. Vous savez que je suis pour ça, le transport en commun.

**M. Garon:** Est-ce qu'on va pouvoir avoir une copie de l'étude pour vous posez les bonnes questions, plutôt que de poser 50 questions avant d'avoir la bonne question?

**M. Elkas:** Si la STRSM n'a pas d'objection, je n'en ai pas non plus.

**M. Garon:** Je pense bien que ça va être facile, je vous dis ça, il n'y a pas de problème.

**M. Elkas:** Il n'y a pas de problème, M. Garon.

**M. Garon:** O. K., merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 92 est vérifié. L'engagement 93.

**M. Garon:** L'engagement 93. De quoi s'agit-il ici? 300 000 \$ à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec pour la réalisation d'une étude concernant la faisabilité d'un système régional de transport public.

**M. Hinse:** La CTCUQ a voulu actualiser une étude du début de 1980, je crois, peut-être un peu avant, sur la faisabilité d'un système de

transport rapide.

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse:** La première phase de l'étude était d'examiner la faisabilité du lien entre la colline parlementaire et le site de l'Expo.

**M. Garon:** Ah oui!

**M. Hinse:** La deuxième partie de l'étude, c'était de l'étendre à l'ensemble de la région. Cette étude sera disponible... Il y en a 50 % de fait en gros et on s'attend à ce que l'étude soit terminée en juin 1990.

**M. Garon:** 1990?

**M. Hinse:** Exactement.

**M. Garon:** Est-ce que vous avez l'intention de rendre l'étude publique?

**M. Hinse:** C'est une étude qui appartient à la CTCUQ.

**M. Elkas:** On va leur demander, mais je ne pense pas qu'il y aurait des objections.

**M. Garon:** Le coût total de l'étude est de combien?

**M. Hinse:** Nous, on a subventionné pour 50 %, soit 300 000 \$; le coût global...

**M. Garon:** Donc, c'est 600 000 \$.

**M. Hinse:**... c'est 600 000 \$.

**M. Garon:** O. K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 93 est vérifié. L'engagement 98.

**M. Garon:** L'engagement 98. Est-ce qu'il s'agit d'éléments qui sont liés au plan de transport, pour cette étude de 600 000 \$ pour la modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes?

**M. Elkas:** Excusez, je n'ai pas...

**M. Garon:** Est-ce que c'était relié au plan de transport?

**M. Elkas:** Oui. Ça fait partie du plan de transport.

**M. Garon:** Cette étude-là?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** La date de production de l'étude

est pour quand? Est-ce que vous payez à 100 %?

**M. Elkas:** Début de l'été 1990.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir le mandat qui a été confié pour cette étude-là et est-ce que vous payez à 100 %?

**M. Elkas:** Oui, on paie à 100 %.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat qui a été confié?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Je vous remercie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 98 est vérifié. L'engagement 100.

**M. Garon:** L'engagement 100, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 101.

**M. Garon:** Et démon! Dépenses d'électricité pour Hydro-Québec, 11 204 000 \$. Est-ce que ça varie beaucoup d'une année à l'autre, si on compare à l'an passé, par exemple? Est-ce que c'est pour les locaux, ou pour l'éclairage le long des routes, ou s'il y a une partie de l'un et une partie de l'autre?

**M. Elkas:** Sur les 11 000 000 \$, il y a 2 000 000 \$ qui vont aux tunnels, débarcadères, transport maritime, aéroports, stations de pompage, haltes routières, postes de pesée, compteurs de trafic. Pour 9 000 000 \$, il y a de l'éclairage routier, feux de circulation, feux clignotants, panneaux et clignotants "route fermée".

**M. Garon:** Est-ce que vous voulez dire que l'éclairage routier, dans son ensemble, coûte 2 900 000 \$ au Québec?

**M. Elkas:** Non, non. L'éclairage routier tombe dans les 9 000 000 \$. Ça fait partie des 9 000 000 \$. Il y a 9 000 000 \$ qui comprend l'éclairage routier, feux de circulation, feux clignotants et panneaux, postes de pesée et clignotants "route fermée". Alors, l'ensemble ce serait dans l'éclairage routier.

**M. Garon:** Pour un an?

**M. Elkas:** Bien oui

**M. Garon:** Au complet, 9 000 000 \$, vérifié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 101 est vérifié. Les engagements du mois de mai sont vérifiés sous réserve de

l'obtention des réponses écrites. La commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures, pour une séance de travail.

(Fin de la séance à 22 h 3)