



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Ce fascicule remplace celui qui
a été distribué précédemment

Commission permanente des transports et de l'environnement

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le mercredi 16 avril 1997 — N° 2

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 16 avril 1997

Table des matières

Déclarations d'ouverture	1
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	4
Société des traversiers du Québec (STQ)	8
Dépenses en publicité dans les revues	8
Contrat pour une étude organisationnelle	9
Divers contrats de moins de 25 000 \$	9
Opposition à un nouveau service privé de traversier entre Forestville et Rimouski	10
Hausse de tarifs	11
Subventions à l'entreprise privée pour les traverses d'intérêt public	12
Rentabilité de la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	13
Intérêt d'une privatisation des services publics de traverse	14
Hausse des tarifs à la traverse Matane—Godbout—Baie-Comeau	14
Cessation du service de nuit à la traverse Québec—Lévis	15
Dépenses reliées au perfectionnement	18
Effectifs et heures supplémentaires	19
Allongement de deux traversiers et construction d'un bateau polyvalent	20
Engorgement du trafic aux abords de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	21
Traverse des Îles-de-la-Madeleine	23
Traitement des plaintes	23

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Serge Deslières

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Michel Rivard

* M. Jocelyn Fortier, STQ

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mercredi 16 avril 1997

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance ouverte de la nouvelle commission des transports et de l'environnement. C'est pour nous tous, je dirais, le baptême de cette nouvelle commission, aujourd'hui. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission, à M. le ministre des Transports et aux personnes qui l'accompagnent.

Le mandat de la commission, c'est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3 et 4, pour l'année financière 1997-1998.

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

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Lachance): Merci. À ce moment-ci, avant de débiter réellement les travaux de la commission, j'aurais besoin d'avoir votre éclairage sur la façon dont nous pourrions réaliser le mandat de la commission. Comme vous le savez, il y a une pratique qui veut qu'on peut avoir une certaine souplesse, avoir une certaine latitude, par consentement. Alors, j'aimerais recevoir vos suggestions sur la façon de nous acquitter du mandat pour ces 14 heures en commission parlementaire. Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Si je me souviens bien, l'an passé — je pense que c'est peut-être à la demande du ministre — il y a des organismes comme la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports, on avait demandé de procéder avec ces gens-là en premier lieu dans le but de les libérer. Aussi, sur le fonctionnement, moi, M. le Président, j'espère que la commission est d'accord pour qu'on puisse faire une discussion générale, tenter de suivre programme par programme, mais une discussion générale et, à la fin, avant la fin, on pourrait tout accepter les crédits, de façon à ce que si, par hasard, quelque chose survient et qu'on a déjà accepté le programme... Si on procède programme par programme, ça veut dire qu'on commencerait, aujourd'hui, avec le programme 1. À ce moment-là, je voudrais y apporter autant de flexibilité pour qu'on puisse faire un bon travail, examiner les crédits et réussir à les passer, peut-être en masse, ou programme par programme, à la fin.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: J'aurais fait une proposition de même nature, là, pour qu'on puisse parler d'une façon plus générale et globalement, à la fin, procéder à l'adoption.

Le Président (M. Lachance): J'entends aussi, dans cet esprit, favoriser les échanges et je comprends que ça pourrait se faire avec souplesse. Alors, on va y aller de cette façon-là.

Déclarations d'ouverture

J'invite maintenant le ministre à faire une déclaration d'ouverture. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Alors, comme vous l'avez signalé, nous inaugurons ensemble, aujourd'hui, cette nouvelle commission parlementaire qui est vouée plus spécialement aux questions de transport et d'environnement. Je voudrais aussi, d'entrée de jeu, vous féliciter pour votre élection à la présidence, féliciter également le député de Jeanne-Mance pour son élection à la vice-présidence.

Transport et environnement, je pense que ces deux questions sont importantes en elles-mêmes et constituent des enjeux majeurs pour notre société. Elles méritent donc, cela va sans dire, qu'un groupe de parlementaires s'y intéressent spécifiquement et développent à leur sujet non seulement une motivation particulière, mais on peut dire aussi une expertise. Notre séance d'aujourd'hui et celles des prochains jours seront consacrées à l'étude des crédits du ministère des Transports pour l'exercice 1997-1998. Le questionnement et les échanges que nous aurons à ce sujet viendront compléter l'examen des orientations budgétaires du gouvernement et de leur concrétisation en termes d'investissements dans diverses composantes du vaste monde des transports.

La question des crédits du ministère avait été abordée déjà lors du comité plénier sur les crédits provisoires, le 19 mars dernier. Elle ne pouvait cependant qu'être effleurée en raison du temps limité réservé à cette séance et compte tenu du fait que le contenu du budget n'était pas encore connu; ça s'est passé avant le discours du budget. Je crois donc utile de faire le lien entre le livre des crédits et le discours du budget, le second permettant d'explicitier certains éléments du premier, surtout d'y apporter des compléments pertinents et agréables, même, pourrait-on dire.

Le président du Conseil du trésor avait annoncé lors de la présentation des crédits qu'un montant de 1 434 900 000 \$ était mis à la disposition du ministère des

Transports pour l'exercice 1997-1998. Ces crédits, comme vous le savez, se répartissent entre quatre nouveaux programmes budgétaires que je vous expliquerai brièvement tout à l'heure. Le niveau de ces crédits s'abaisse de 15,2 % par rapport à celui de l'exercice précédent en raison principalement du transfert au Fonds d'amélioration et de développement du réseau routier — qu'on appelle plus familièrement le Fonds routier — des montants affectés au réseau routier. Les investissements sur le réseau routier n'apparaissent donc plus tels quels au budget du ministère, mais ils sont financés par règlement d'emprunt porté au solde du Fonds routier. Mais ce n'est pas parce que ça n'apparaît pas au budget du ministère qu'on ne pourra pas en parler. Je suis convaincu qu'on va sans doute passer un bon moment à parler de ce qu'on fait avec les crédits qu'on retrouve dans le Fonds routier. Je suis sûr que c'est probablement la chose qui intéresse le plus les membres de cette commission. On ne retrouve dans les crédits qu'un montant représentant les intérêts et le capital plus l'actif à rembourser durant l'exercice, de même que l'amortissement des immobilisations réalisé à l'aide du Fonds.

• (15 h 40) •

Le 25 mars dernier, le ministre des Finances annonçait à son tour dans le budget diverses mesures affectant les Transports. Il venait tout d'abord préciser le niveau d'investissement consenti par le gouvernement dans le réseau routier québécois. Au montant de base établi à 360 000 000 \$ pour le Fonds routier, le ministre des Finances avait ajouté, vous vous en rappellerez, l'an dernier, 75 000 000 \$, ce qui avait porté les investissements à 435 000 000 \$. À ce même plancher de 360 000 000 \$ s'ajouteront ainsi, pour les trois prochains exercices, les montants supplémentaires de 155 000 000 \$ cette année, 214 000 000 \$ l'an prochain et 278 000 000 \$ dans deux ans, portant le total des investissements respectivement à 515 000 000 \$ pour le présent exercice, 574 000 000 \$ pour l'exercice 1998-1999, et 638 000 000 \$ pour l'exercice 1999-2000. Ces investissements sous forme d'emprunts à long terme, je le répète, entraîneront des dépenses additionnelles de 10 000 000 \$, 37 000 000 \$ et 86 000 000 \$ pour les mêmes trois exercices.

Ceci ne modifie en rien les crédits du ministère puisque le montant de 10 000 000 \$ de cette année était déjà inclus dans les crédits de 116 000 000 \$ prévus pour couvrir les dépenses du Fonds. L'augmentation des sommes affectées au Fonds a toutefois un impact majeur sur les travaux que le ministère effectuera au cours de l'année à Montréal et dans le reste du Québec.

Le ministre des Finances a ensuite présenté un vaste programme d'investissements publics de 60 000 000 \$ affectés à la rénovation des stations du métro de Montréal. La participation gouvernementale représentera la moitié du coût des travaux, l'autre moitié étant assumée par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport. Financé par règlement d'emprunt, cet investissement gouvernemental exigera un déboursé de seulement 500 000 \$ au cours du présent

exercice, de même que respectivement 2 900 000 \$ l'an prochain et 4 200 000 \$ pour la troisième année. Ces montants s'ajoutent aux crédits du ministère. Ce qui veut dire qu'à la suite du discours du budget les crédits du ministère des Transports se chiffrent donc à 1 435 400 000 \$. Cette faible hausse comporte toutefois un effet de levier imposant compte tenu des impacts attendus, autant dans l'amélioration du réseau routier que dans l'allègement de la congestion à Montréal.

La discussion qui a eu lieu lors de la présentation des crédits provisoires et les explications que j'ai données au sujet des crédits affectés au Fonds routier n'ont pas semblé satisfaire entièrement les interrogations de l'opposition. Il n'est donc pas superflu, je pense, de revenir sur ces chiffres, qui s'expliquent dans une séquence temporelle marquée par la création et la mise en opération du Fonds routier. Je vais donc reprendre étape par étape ce cheminement budgétaire qui traduit la réalité de l'exercice 1996-1997 et qui nous amène aux chiffres du présent exercice.

Lorsqu'on a présenté les crédits 1996-1997, un montant de 285 000 000 \$ était annoncé pour les travaux de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier. Ce montant comprenait grosso modo 192 000 000 \$ de travaux comme tels, de même que des dépenses connexes de 25 000 000 \$ et des traitements de 68 000 000 \$. Il s'agissait là des sommes que l'on prévoyait transférer dans le Fonds routier dont la création était imminente, la loi ayant été adoptée en décembre dernier.

Dans les dernières discussions à ce sujet, cependant, avec le ministre des Finances et le Conseil du trésor, il s'avéra que d'autres dépenses, déjà comptabilisées ailleurs dans les crédits ou provenant d'ententes fédérales, devaient être ajoutées au 285 000 000 \$ initial pour représenter adéquatement l'ensemble des dépenses reliées directement à l'objet et aux finalités du Fonds. C'est ainsi que l'on considéra la somme de 22 000 000 \$ des ententes fédérales, ainsi que des sommes de 6 000 000 \$ en ajustements aux traitements, 11 000 000 \$ en contributions de l'employeur, 12 000 000 \$ en financements temporaires et 24 000 000 \$ en frais d'administration divers. L'ensemble de ces sommes totalise 75 000 000 \$, qui s'ajoutent aux 285 000 000 \$ pour donner la somme de 360 000 000 \$ présentée lors du discours du budget de l'an dernier comme l'ensemble des dépenses affectées à l'éventuel Fonds routier.

Lors de ce discours du budget, on annonça donc formellement la création du Fonds avec un niveau de dépenses de 360 000 000 \$. On annonça également l'ajout à ce Fonds d'une somme supplémentaire de 75 000 000 \$. Ce chiffre est distinct du premier 75 000 000 \$ dont j'ai expliqué la provenance et la composition. Ce deuxième 75 000 000 \$ est un ajout réel aux investissements gouvernementaux touchant le réseau routier. On arrive ainsi au total de 435 000 000 \$ qui a constitué le niveau des dépenses affectées au Fonds en 1996-1997.

Ce cheminement budgétaire est d'ailleurs expliqué en toutes lettres à la page 112 du volume 2 du livre des

crédits 1997-1998, que je cite: «En ce qui concerne le réseau routier, le niveau de base est de 360 000 000 \$, ce qui comprend des déboursés de 285 000 000 \$ pour les travaux du réseau routier et un montant de 75 000 000 \$ composé essentiellement de frais administratifs et financiers reliés aux activités mêmes du Fonds. Dans le cadre du discours du budget 1996-1997, des investissements supplémentaires non récurrents de 75 000 000 \$ ont été annoncés, ce qui a porté le total des investissements à 435 000 000 \$.» Fin de la citation du livre des crédits.

Ce cheminement étant clarifié, on peut passer à l'examen de l'évolution même des dépenses affectées au Fonds. À l'exercice 1996-1997, les dépenses de 435 000 000 \$ comprenaient environ 285 000 000 \$ de travaux, à contrat ou en régie, et 150 000 000 \$ d'autres dépenses nécessaires à la réalisation de ces travaux et à la préparation des travaux des années subséquentes. L'ensemble de ces dépenses, travaux et frais connexes se répartissait entre les quatre axes d'intervention de la façon suivante: conservation des chaussées, 151 000 000 \$; conservation des structures, 79 000 000 \$; amélioration du réseau, 118 000 000 \$; et développement du réseau, 87 000 000 \$.

Au présent exercice, les dépenses prévues de 515 000 000 \$ comprendront sommairement 351 000 000 \$ de travaux et 164 000 000 \$ de dépenses connexes. Le niveau élevé des frais connexes s'explique par la nécessité qu'il y a de procéder, dès la première année, à des acquisitions de terrains, à des déplacements d'utilités publiques et à d'autres dépenses dont l'effet sur les travaux se répercute sur les années subséquentes.

Le montant de 515 000 000 \$ se répartit entre les quatre axes d'intervention et la décongestion de Montréal de la façon suivante: 141 000 000 \$ pour la conservation des chaussées; 90 000 000 \$ pour la conservation des structures; 154 000 000 \$ pour l'amélioration du réseau; 80 000 000 \$ pour le développement du réseau; et 50 000 000 \$ pour la décongestion à Montréal. La répartition des montants prévus pour les deux exercices suivants met l'accent sur la conservation des chaussées et l'amélioration du réseau. Ceci traduit la préoccupation de sécurité routière que le ministère poursuit sans relâche depuis quelques années et qui donnera, je l'espère, des résultats tangibles et mesurables au bilan routier.

Je reviens comme prévu à la nouvelle structure budgétaire du ministère avec laquelle vous deviendrez plus familiers au gré des prochaines séances de la commission. Le ministère avait fait valoir auprès du Conseil du trésor la nécessité d'une structure de programmes budgétaires qui répondent aux objectifs suivants: d'abord, traduire le mieux possible les principales interventions du ministère; faciliter une répartition des ressources qui se rapproche le plus possible des efforts financiers réels que le ministère entend consacrer à ses principaux champs d'intervention; demeurer simple et souple de façon à favoriser la répartition des ressources entre les unités administratives ainsi que leur gestion; et permettre d'ajuster la présentation des crédits aux changements prévus dans les pratiques

administratives et les stratégies financières, par exemple, surtout évidemment la création du Fonds routier et d'unités autonomes de services.

Les postes de dépenses touchant tous les types d'infrastructures autrefois compris dans le programme 2 et, dans une moindre mesure, dans le programme 1 ont donc été regroupés dans un nouveau programme, le programme 1. C'est là le principal changement que je vous invite à noter. Le nouveau programme 1 traite des infrastructures alors que l'ancien programme 1 concernait les systèmes de transport.

Les dépenses du ministère, principalement sous forme de transferts touchant les dépenses de transport, y compris la Société des traversiers et la Commission des transports, se retrouvent dans le nouveau programme 2. Le nouveau programme 3 est, lui, réservé aux dépenses d'administration et services corporatifs. Et, quant au nouveau programme 4, il touche le transport scolaire, ce qui était auparavant, je pense, le programme 6. Il y en avait 6 auparavant, il y a donc seulement 4, maintenant, programmes budgétaires, mais il y a aussi évidemment le Fonds routier qu'il ne faut pas oublier puisque les dépenses touchant la conservation, l'amélioration, le développement du réseau routier sont prises en charge par le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier qui est en marge des programmes budgétaires.

● (15 h 50) ●

Je veux souligner les efforts particuliers du gouvernement en matière de transport à l'égard de la grande région métropolitaine où se concentre la moitié de la population québécoise. J'ai mentionné plus tôt deux dispositions particulières du discours du budget qui touchent Montréal. D'abord, le ministère ajoute, en marge de ses axes d'intervention — donc, les dépenses issues des programmes réguliers — une opération spécifique d'amélioration de la fluidité à Montréal, opération à laquelle nous allons consacrer 50 000 000 \$ par année au cours des trois prochains exercices. Cet engagement financier envers Montréal permettra de réaliser diverses interventions cruciales ou d'en activer la préparation, au cours du présent exercice, en vue des prochaines années. J'aurai l'occasion de livrer prochainement le détail de ces interventions qui toucheront à la fois le réseau routier et les équipements de liaison, avec le transport en commun.

Le ministère intensifiera son aide financière à la rénovation des 26 stations initiales du métro de Montréal. Ces équipements, placés sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport, ont déjà plus de 30 ans d'existence et nécessitent un rafraîchissement qui les rendra plus fonctionnels et plus attrayants pour la clientèle du transport en commun.

M. le Président, voilà les remarques préliminaires que je voulais faire au début de cet exercice important d'étude des crédits du ministère des Transports et je conclus mon intervention en invitant les membres de la commission à examiner avec beaucoup d'intérêt les différents éléments de ces crédits du ministère des Transports. Ils traduisent les préoccupations que, comme gouvernement, nous entretenons à l'égard de la mobilité

des personnes et des biens au Québec et, par ricochet, aussi à l'égard de l'évolution socioéconomique de notre société.

Je terminerais en vous disant que je suis entouré de l'équipe de direction du ministère et je voudrais vous les présenter, tout en vous signalant que je vous offre aussi toute ma disponibilité et la leur pour répondre à vos interrogations. Alors, à ma gauche, c'est le sous-ministre, M. Yvan Demers, et aussi M. Gordon Smith, qui est le directeur gestion financière, à ma droite, l'attaché politique de mon cabinet, M. Michel Champoux. Puis, derrière, en deuxième rangée, il y a des sous-ministres: M. Luc Crépeault, sous-ministre à la direction générale de l'Ouest; M. Alain Vallières, sous-ministre à la direction générale de l'Est et également des services à la gestion; M. Henri Desmeules, sous-ministre direction générale de Québec; M. Yvon Tourigny, sous-ministre à la direction générale de Montréal; M. Liguori Hinse, qui est sous-ministre à la planification et technologie. Il y a aussi parmi nous M. Louis Gravel, qui est président de la Commission de transport du Québec et, pour ce qui est de la Société des traversiers, il y a son vice-président, M. Jocelyn Fortier. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac et porte-parole de l'opposition, vous avez la parole.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Je voudrais moi aussi profiter de l'occasion pour vous féliciter pour votre élection à la présidence ainsi que notre collègue de Jeanne-Mance, M. Bissonnet, à la vice-présidence. On débute aujourd'hui une nouvelle commission parlementaire. Espérons qu'elle aura une longue vie. C'est certain qu'on touche des sujets... le transport, l'environnement sont souvent liés: souvent, au transport, on blâme l'environnement pour les retards; et l'environnement blâme le transport pour non-respect de mère nature. Mais il me semble qu'on pourra certainement se trouver un bon terrain d'entente.

Je salue les sous-ministres, sous-ministres adjoints, des gens avec qui j'ai eu le privilège de travailler pendant quelques années. Donc, M. le Président, nous allons passer 14 heures à examiner les crédits du ministère des Transports et, comme l'indiquait le ministre, cette année on nous a présenté des crédits d'une façon différente, avec, un, le réseau routier en premier. Je ne sais pas si c'est parce qu'on trouve que le réseau routier a plus d'importance, donc on l'a mis en premier et les autres modes de transport, en deuxième. On verra s'il y a une signification au numérotage qu'on leur a donné.

C'est vrai, M. le Président, que le Fonds routier, qu'on appelle, est certainement, peut-être, une façon qui a permis, disons, l'an passé, au gouvernement de se donner un coussin de l'ordre de 240 000 000 \$ de moins dans son déficit. Certainement, ça nous a permis de faire plus de travaux, et bravo! Sauf que, et ça on pourra

certainement en discuter: C'est quoi, la politique du Fonds, à long terme? Et ça va se traduire comment pour les citoyens du Québec? Est-ce que ça va nous coûter plus cher de payer pour plus tard, qu'aujourd'hui? Paver aujourd'hui et payer demain. Ça, je pense que c'est des choses... J'espère que le ministère l'a regardé dans ce sens-là.

C'est bien beau de dire: On fait plus de travaux. Mais, si on amortit sur cinq, 10, 15 ans, est-ce qu'en bout de piste ces coûts-là peuvent augmenter le coût de la construction et de l'amélioration du réseau routier, par rapport à la méthode qu'on utilisait dans le passé, quand on payait à chaque année, en totalité, le montant des travaux d'amélioration et de développement, de conservation?

Et, M. le Président, ça, c'est certainement des choses. On va certainement vouloir obtenir des renseignements sur où les sommes ont été dépensées l'an passé. Est-ce qu'il y en a, des montants du Fonds, qui ont été utilisés dans la région des inondations, ou est-ce que c'était un budget qui était totalement différent?

M. le Président, aussi, j'ai vu dans l'explication du 75 000 000 \$... je pense que ça aussi... je veux certainement reprendre cette discussion-là parce que, dans le livre des crédits de 1996-1997, c'est très clair: on parle de 285 000 000 \$, on parle de 75 000 000 \$ et c'était 360 000 000 \$. Et là on nous arrive avec un autre 75 000 000 \$ que l'an passé... Je me souviens, il y a un chiffre qui m'a frappé un peu, là, on parlait de 22 000 000 \$ qui venaient des fonds du fédéral. Mais l'an passé il y avait un 23 000 000 \$ aussi qui était là, mais il était dans les crédits. Est-ce qu'on a augmenté les crédits de 75 000 000 \$? Où il apparaît, ce 75 000 000 \$ là? Parce que dans le budget c'est très clair, on dit: C'est 285 000 000 \$, plus 75 000 000 \$, qui fait 360 000 000 \$. Le 435 000 000 \$, moi, il m'est apparu au moment de l'étude du quart des crédits, et j'ai posé la question.

Donc, il va falloir nous indiquer où, dans les crédits de l'an passé, on est allé chercher ces sommes-là — la ventilation — pour qu'on comprenne un peu mieux. Et, si c'était là l'an passé, est-ce que cette année ce 75 000 000 \$ là, il est là? Et quelles sont les sommes? Et où on est allé chercher ces sommes-là?

C'est certainement, M. le Président, qu'on va vouloir parler du programme du réseau routier. Ça m'étonne un peu que le ministre aujourd'hui, qui s'en venait nous voir, la commission parlementaire, première séance... et j'ai vu que c'est demain matin qu'il a une conférence de presse pour annoncer son programme routier. J'aurais préféré que ce soit fait ici, dans la maison du peuple, parmi les élus. Ici, on aurait pu être les premiers concernés, parce que, en réalité...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Pardon? Oui. Ici, on aurait certainement eu l'occasion de parler à la majorité des gens. On représente ces gens-là. Mais que voulez-vous, le ministre a décidé que peut-être on a plus de couverture à

l'extérieur de l'Assemblée nationale qu'on peut en avoir ici, en commission parlementaire.

C'est certain qu'on va vouloir parler de cette programmation et on va certainement avoir l'occasion, la semaine prochaine, suite à l'annonce du ministre, demain, d'être capable d'aller dans les détails de cette programmation.

• (16 heures) •

Aussi, M. le Président, ce qui m'a surpris, dans les renseignements qu'on a demandés, on a demandé de savoir les ententes avec le fédéral, et on nous a répondu que ce n'était pas pertinent. Ça me surprend, M. le Président, une telle réponse, puisque dans le discours même du ministre, on dit que 75 000 000 \$... il y avait une somme de 22 000 000 \$ qui venait du fédéral. De nous répondre que ce n'était pas pertinent, ça m'a étonné.

M. Brassard: C'était une entente sur les infrastructures.

M. Middlemiss: Non, non, ce n'était pas une entente sur les infrastructures. C'étaient les ententes de transport. Oui, bien, certainement aussi, on va vouloir parler de la nouvelle entente sur les infrastructures, surtout sur le réseau routier. Et est-ce que, là aussi, on va demander aux municipalités de payer leur tiers? Elles sont habituées, les municipalités, de ce temps-ci, à se faire transférer des factures pour toutes sortes de choses. Et est-ce qu'on va leur demander de «faire leur part», comme on dit? Chacun doit mettre l'épaule à la roue. Ce sera certainement intéressant.

Et aussi, s'il y a des ententes fédérales, on aimerait bien savoir les montants, combien a été dépensé, et sur quels tronçons. Il y a aussi, M. le Président, dans les régions, ce qu'on appelait déjà, dans le domaine, des contrats négociés pour les couches d'usure, l'asphalte. Je sais que depuis nombre d'années, on considère... on étudiait, à un moment donné, voir si on ne serait pas mieux d'abandonner ce système et d'aller au système par soumissions, soumissions publiques.

Je pense qu'il y a certainement des intérêts en région de maintenir ce genre de contrats ou cette façon-là d'exécuter les travaux, et surtout, à moins qu'il y ait eu des changements dans les années récentes, les coûts étaient compatibles. Lorsqu'on faisait des comparaisons, ça ne nous coûtait pas plus cher ici, au Québec, de cette façon-là, que ça coûtait en Ontario ou dans les États de l'est des États-Unis.

Une chose, M. le Président, que j'ai réussi à faire au moment où on avait convoqué le sous-ministre des Transports à nous rencontrer, la commission, c'était de parler un peu de la qualité des travaux, du comportement des chaussées, du comportement des structures. C'est certain qu'on va vouloir revenir sur ça parce que je suis convaincu, lorsqu'on va y aller en détail, que plusieurs de mes collègues vont peut-être s'apercevoir que, même si nous avons réussi dans les dernières années à améliorer les mélanges d'asphalte, il me semble y avoir un problème dans les fondations, parce qu'on passe sur des routes, à

peine un an ou deux ans après leur construction, et on s'aperçoit qu'il y a certainement quelque chose qui ne va pas.

Donc, je pense qu'on devrait mettre les efforts dans ça, comme on a mis l'effort d'améliorer nos mélanges, pour qu'on puisse avoir les meilleures routes possibles, parce qu'il n'y a rien qui fâche plus la population qu'un an après qu'une route a été construite la chaussée se comporte mal. Est-ce que c'est parce qu'on doit changer notre approche? Ou est-ce que c'est dans l'exécution des travaux que, au lieu de faire corriger les travaux, on pénalise les entrepreneurs? Je ne le sais pas. Donc, j'aimerais certainement qu'on puisse améliorer ça parce que c'est quelque chose, c'est un investissement, surtout aujourd'hui. Si on le paye sur cinq, 10, 15 ans, il va falloir s'assurer que la durée de la vie va être la durée de son financement.

La décongestion à Montréal. Ça, je pense que c'est certainement quelque chose qui est nécessaire et important. La seule chose qui me préoccupe un peu, M. le Président, j'espère, pour arriver aux solutions, les solutions qu'on va proposer, que c'est fait à partir du plan de transport de Montréal, parce que le plan de transport de Montréal, maintenant, je ne sais plus qui est responsable. «C'est-u» le ministère des Transports? «C'est-u» l'Agence métropolitaine? Ou la nouvelle commission qui a été créée?

Et, à ce moment-là, je pense que, d'après moi, l'expertise est au ministère des Transports. Et s'assurer d'avoir un plan de transport et que les 50 000 000 \$ qu'on veut dépenser cette année, les 50 000 000 \$ l'an prochain et les 50 000 000 \$ l'année suivante, ça soit dépensé, et selon une programmation, une vision de ce qu'on veut faire au point de vue du transport dans Montréal, je pense que c'est fort important, et l'outil le plus important pour ça, c'est le plan de transport. Je me souviens, pas le prédécesseur immédiat mais l'autre avant avait indiqué que le plan de transport de la grande région de Montréal serait rendu public, dans le temps de M. Léonard. On a eu M. Léonard, on a eu M. Campeau et maintenant on a le député du Lac-Saint-Jean qui est maintenant... Et, à ce moment-ci, ce n'est même pas encore fait, et on ne sait plus qui va être responsable réellement. Puis ça, j'aimerais ça que ce soit éclairci, il faudrait qu'on fasse la lumière dans ça. On va certainement vouloir parler du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine où j'ai le privilège de passer à chaque semaine. D'un côté, il est bien éclairé; de l'autre, du tout. J'ai hâte de voir combien de plus ça nous a coûté pour avoir ces travaux-là de faits.

Dans les crédits, on indiquait que, dans l'entretien des infrastructures de transport, on avait eu une réduction de 50 % de temps supplémentaire. J'aimerais bien savoir combien de ce temps supplémentaire là a été durant la saison d'hiver. Augmentation d'entretien d'hiver: c'est combien et pourquoi? Est-ce qu'on sent qu'on est déficient? Un dossier qui était certainement un dossier très intéressant l'an passé: au moment de l'interpellation, le député de Limoilou, si je ne me trompe pas, avait soulevé le pont de Québec. On en avait discuté, et même le

ministre était très pessimiste. On avait réussi à obtenir des sous du CN — le ministre regardera — et j'avais suggéré: Regardez, c'est un début, pourquoi vous ne retournez pas négocier avec le fédéral? Il me semble que c'est réglé, on n'en entend plus parler, donc ça doit être réglé, les sommes reçues doivent être adéquates. Mais je pense que ça va bien, le ministre des Transports réussit à négocier pas mal de choses avec mon collègue de Hull et Aylmer, l'honorable Marcel Massé. Lui et M. Marcel Massé semblent avoir beaucoup d'atomes crochus. Tant mieux si on peut le faire.

Une voix: Partenariat.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, c'est un partenariat. Non, c'est des programmes qui existent, donc ce n'est pas un partenariat. J'aimerais savoir, il y a des rumeurs au fait que... puis là j'ai des problèmes à comprendre. Je sais que, d'un côté, le gouvernement veut se départir des ponts vers les municipalités et les MRC. Et il y a des rumeurs qui circulent qu'il y a peut-être des discussions avec le fédéral pour la prise en charge de certains ponts dans la région de Montréal. Est-ce que c'est parce qu'on voudrait, un jour, avoir des ponts de péage? Je ne le sais pas, moi. En tout cas, c'est des choses dont on pourra certainement discuter.

M. Brassard: ...

• (16 h 10) •

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Et, M. le Président, il y a l'aide financière au réseau routier local. Je me souviens — non, ce sont tous des nouveaux, sauf peut-être le ministre — comment les gens faisaient les gorges chaudes: On va le changer, ce transfert-là, ça n'a pas de bons sens, transférer ça aux municipalités. Mais on se réveille aujourd'hui, on n'a pas relevé les municipalités de leurs responsabilités mais on leur a relevé des sous qui accompagnaient, dans le domaine de l'amélioration, et tout ça. Donc, le temps passe mais ne se ressemble pas toujours, dépendant d'où on est assis à l'Assemblée nationale. Ça, c'est le volet de l'amélioration.

Le volet de la prise en charge. C'est la dernière année, cette année. Est-ce que ce volet-là va subir le même sort que le volet amélioration, que l'an prochain on va décider, parce qu'il manque des sous, on va couper ça par la moitié ou par un quart? C'est quoi la politique à long terme dans la prise en charge? On parle de l'ordre de 89 000 000 \$ à 90 000 000 \$ que les municipalités vont chercher dans tout ça.

Les ponts. On voit que pour les ponts, cette année, on a augmenté un peu les crédits du volet amélioration de l'ordre de 7 000 000 \$. Il y a une partie de ce 7 000 000 \$, je suis convaincu, qui a acheté la paix avec les municipalités pour leur avoir transféré certains ponts qu'on considérait dispendieux et complexes, certainement.

Les systèmes de transport. Certainement, lorsqu'on parle de décongestion de Montréal, c'est toute la gamme des modes de transport à Montréal qu'il faut regarder. Les trains de banlieue. Il y a certainement cette année le train

du Nord, je pense, qu'on va tenter de faire fonctionner, à cause d'un pont qui va être en construction. Ça serait peut-être le temps d'une expérience-pilote qui pourrait être encore mieux que des études. Ça serait la réalité même. Est-ce que ce n'est pas un mode de transport qui pourrait réellement aider la grande région de Montréal?

On a tout le dossier du transport adapté, le transport scolaire. Le dossier du 7 avril dernier démontrait que l'intention du gouvernement était de transférer à des organismes régionaux tout ce transport, des choses dont on avait discuté au moment des engagements financiers. Il est censé y avoir une consultation. Il semblerait qu'elle va être plus courte que l'avait indiqué le ministre au mois de janvier dernier parce qu'il parlait d'un projet de loi qui serait... on aurait l'année 1997 pour faire les consultations et le projet de loi serait en 1998. D'après ce que j'ai vu, le projet de loi va être peut-être plutôt à la fin de 1997, donc on va avoir peut-être seulement six mois de consultations. J'ai hâte de voir pourquoi.

Il y a aussi — je ne sais pas si le ministre va être capable de me répondre — souvenez-vous du 30 \$ pour le transport en commun qu'on avait chargé dans des régions. On avait utilisé, je pense, les régions administratives de Statistique Canada et il y avait pas mal de gens qui n'avaient même pas le droit au transport en commun et étaient obligés de payer le 30 \$. Il y avait un engagement qu'on était pour éliminer ce 30 \$ là, et j'ai même eu un ouï-dire qu'il y en a, de ces régions administratives là, qui ont changé. On a élargi, peut-être encore, les frontières, et donc il y a d'autres personnes à qui on va maintenant demander de payer ce 30 \$ là sans avoir l'avantage du transport en commun.

Aussi, le transport ferroviaire. Je pense qu'on parle beaucoup de conserver, améliorer notre réseau routier. Il y a peut-être une façon de le faire, c'est de voir ce qu'on peut faire avec notre transport ferroviaire pour enlever un peu d'achalandage sur notre réseau routier et peut-être nous permettre de le conserver plus longtemps.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, amicalement, je vous ferai remarquer que vos 20 minutes d'exposé préliminaire sont déjà écoulées. Le temps passe vite. Vous avez tout un menu.

M. Middlemiss: D'accord, c'est bien. M. le Président, juste en terminant.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Middlemiss: Je voudrais juste indiquer aussi que certainement j'aimerais avoir l'état du dossier du TGV. Et, en terminant, je suggérerais peut-être à la commission, M. le Président, dans un premier temps, de faire la Société des traversiers du Québec. En ce qui concerne la Commission des transports, puisqu'ils sont en audience de ce temps-ci sur le transport des bénévoles, peut-être attendre à la semaine prochaine — je pense qu'il reste peut-être deux autres réunions — mais est-ce qu'on pourrait garder un bloc pour peut-être donner une chance

au président de nous amener un peu quel est le résultat à date de cette consultation-là, pour qu'on puisse... Vous êtes tous au courant des audiences qui se font pour le transport bénévole dans toutes les régions du Québec, et à ce moment-là je demanderais si la commission serait d'accord qu'on pourrait indiquer au président de la Commission des transports de revenir à un moment donné la semaine prochaine et on pourrait peut-être faire le tour de ça. C'est mon souhait.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. M. le député de Salaberry-Soulanges, vous aviez exprimé...

M. Deslières: Oui, M. le Président, merci.

Le Président (M. Lachance): ...le souhait d'intervenir?

M. Deslières: Oui. Juste pour relever une des affirmations du député de Pontiac, très amicalement. Je ne veux pas partir la chicane, sauf que M. le député de Pontiac s'interrogeait sur la façon de financer certaines de nos immobilisations en cours et qui viendront. Il disait: Est-ce que ça va nous coûter plus cher?

Alors, il sait parfaitement bien que, d'abord, la durée de vie de certaines de ces immobilisations...

M. Middlemiss: Je m'excuse. J'ai dit «est-ce que». Je posais des questions. Donc, je comprends qu'on peut bien vouloir attaquer le messager quand on n'aime pas le message, mais je n'ai pas dit ça. J'ai dit «est-ce que».

M. Deslières: Interrogation.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Deslières: Alors, il s'interrogeait. Je pense que j'ai dit «affirmation»? Il s'interrogeait. Et j'aurais aimé ça, moi, qu'il se pose la même question lors des cinq dernières années, quand son gouvernement a enregistré des déficits et des dettes de 23 000 000 000 \$; puis en 1994-1995, 5 700 000 000 \$; puis la moitié de ces dépenses-là étaient des dépenses courantes.

M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon là...

M. Middlemiss: Non. Là, M. le Président, une chose. On veut parler des déficits? Moi, je vais vous dire juste une chose. Le plus gros déficit qu'a connu le Québec, c'est en 1984-1985: 3 800 000 000 \$ sur des dépenses de 25 800 000 000 \$, ce qui fait 14,7 %. Donc, si vous voulez parler des déficits, on va s'en parler. Mais normalement on vient ici pour parler des crédits. Mais non! On a voulu faire les petits baveux, là!

Le Président (M. Lachance): M. le député...

M. Middlemiss: Non, non.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Mais non. M. le Président, là...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac!

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Vous avez eu 20 minutes pour faire votre déclaration préliminaire. Ça allait bien jusqu'à ce moment-là. Je pense que les autres parlementaires, aussi, peuvent s'exprimer. Puis pas à tout moment, comme ça, essayer de répondre du tac-au-tac...

M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Vous pourrez revenir, si vous voulez, ramassez votre temps...

M. Middlemiss: Sauf que, M. le Président, vous êtes le président. Et il y a aussi la règle de pertinence. Je sais que vous commencez, là. Mais qu'est-ce que le déficit de trois ans passés a à faire avec les crédits du Transport de cette année? S'il n'y avait pas eu un mot... Est-ce que j'en ai mentionné dans mes 20 minutes? Je n'ai pas dit un mot sur ça.

Le Président (M. Lachance): Sur la règle de pertinence, vous avez assez d'expérience, M. le député de Pontiac, pour savoir qu'à l'étude des crédits il y a beaucoup de latitude.

M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Juste un mot, M. le Président. Parce que j'ai relevé une interrogation, j'ai peut-être utilisé le mot «affirmation», et ça, je l'accorde au député de Pontiac. Mais j'ai relevé une interrogation et j'ai répondu un petit peu à son interrogation. Je suis en droit, comme parlementaire, moi aussi, sous la forme interrogative, sur une autre interrogation du collègue de Pontiac, de lui répondre. C'est ce que j'ai fait.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir dans les déclarations préliminaires?

Très bien. Alors...

M. Middlemiss: On va aller dans les programmes.

Le Président (M. Lachance): Allons-y! Alors, M. le ministre, est-ce que vous...

M. Brassard: Oui, M. le Président. M. le Président, moi, j'accepte d'emblée qu'on aborde immédiatement le dossier de la Société des traversiers,

comme le proposait le député de Pontiac, si ça agréé à la commission, évidemment.

Cependant, sur la Commission des transports, particulièrement en ce qui a trait à la question des bénévoles, du transport bénévole, les audiences publiques de la commission ne se termineront que le 24 avril. Il y a une dernière séance qui a lieu dans ma région, d'ailleurs, à Chicoutimi, le 24 avril; ils sont à Sept-Îles le 22 avril. Donc, ça ne sera pas terminé; puis, nous, notre dernière séance, c'est le 24 avril. Alors, on peut reporter à la semaine prochaine. Mais c'est clair que la Commission des transports, vous connaissez son fonctionnement, c'est un quasi-tribunal. Elle fait des audiences publiques. Elle va prendre la question en délibéré pour rendre une décision ultérieurement. De sorte que, le 23 ou le 21, on pourra aborder cette question-là; on pourra aborder les crédits, aussi, de la Commission des transports. C'est évident qu'il n'y aura pas de décision de rendue, mais on pourra aborder cette question-là, cependant. On pourra apporter tout l'éclairage voulu, puis voir comment les audiences se sont déroulées, puis les points de vue qui y ont été exprimés.

• (16 h 20) •

Société des traversiers du Québec (STQ)

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, si je comprends ce qui fait consensus, on aborderait la question de la Société des traversiers du Québec? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. À la Société des traversiers, est-ce que j'ai raison de dire, M. le Président, que le président-directeur général l'est par intérim? Est-ce que c'est encore M. Patrice Saint-Amant, et qu'il est là par intérim?

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a l'intention de confirmer, ou est-ce qu'on va avoir un président-directeur général de façon permanente, ou est-ce qu'on a l'intention de procéder?

M. Brassard: Il est toujours préférable que le titulaire d'un poste de cette nature-là soit permanent et non pas par intérim mais, pour le moment, le gouvernement n'a pas pris de décision quant à ce poste de président-directeur général. Alors, c'est toujours M. Saint-Amant qui occupe cette fonction-là par intérim, comme vous le dites, c'est exact. Mais je dois dire cependant qu'il l'assume, quant à nous, avec satisfaction. Il assume correctement ses fonctions.

Dépenses en publicité dans les revues

M. Middlemiss: Dans les réponses aux questions particulières, on nous dit: Publicité et articles promotionnels, entre autres: revues, 24 000 \$. Lesquelles revues?

M. Brassard: Vous n'avez pas eu la réponse? Ah! Vous avez eu seulement cette réponse-là.

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est-à-dire publicité...

M. Brassard: Revues promotionnelles.

M. Middlemiss: ...et articles promotionnels, et on nous dit qu'un des objectifs de la publicité est d'augmenter l'achalandage aux traverses où il existe une tarification. Puis je me demandais: Est-ce que ces articles promotionnels et ces publicités, ils ont apporté des résultats probants? Est-ce qu'on a des résultats de cet investissement-là?

M. Brassard: ...des traversiers?

M. Middlemiss: C'est surtout la partie dans les revues, hein. Les autres, on sait qu'ils les donnent à des associations touristiques et dans...

M. Brassard: Les revues, c'est 24 000 \$, oui.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Brassard: Alors, vous voudriez connaître la liste de ces publications?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et aussi est-ce qu'il y a des résultats qui sont probants de cet investissement-là?

M. Fortier (Jocelyn): Les résultats, on les voit effectivement sur l'achalandage estival. Ce qui est ciblé, c'est d'attirer un tourisme estival, puisque les bateaux ont suffisamment d'espace, de capacité pour prendre des passagers additionnels l'été.

Le Président (M. Lachance): Pour le bénéfice du *Journal des débats*, est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Fortier (Jocelyn): Je m'excuse. Jocelyn Fortier; je suis le vice-président aux affaires juridiques.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Fortier (Jocelyn): Alors, donc, ce que je disais, c'est que les navires ont suffisamment de capacité pour prendre beaucoup de passagers additionnels à la clientèle régulière, et c'est ce que l'on cible dans la publicité dans les revues — c'est des revues touristiques qui paraissent généralement au printemps pour attirer le client — et, effectivement, on note généralement une forte augmentation de l'achalandage touristique l'été.

M. Middlemiss: Est-ce que ces revues-là sont exclusivement ou seulement au Québec, ou va-t-on à l'extérieur du Québec pour faire de cette publicité?

M. Fortier (Jocelyn): Ce sont des revues qui sont publiées au Québec, effectivement, qui s'adressent pour une bonne partie d'entre elles à des multiplicateurs, si on veut, de passagers, c'est-à-dire des agents, qui sont adressées, entre autres, à des agents de voyages ou autres, à des opérateurs de tours par autobus et autres. Donc, ce sont des gens, en fait, qui vont nous amener de la nouvelle clientèle.

Contrat pour une étude organisationnelle

M. Middlemiss: C'est bien. À une autre question, une étude organisationnelle pour un montant de 9 925 \$, contrat négocié avec un individu, on dit que le travail est en cours. Quel est le mandat précis de ce contrat qui a été négocié? Un contrat négocié avec qui? Quel est le calendrier de livraison de l'étude?

M. Fortier (Jocelyn): Le mandat du professionnel est effectivement de réviser l'ensemble de la structure actuelle de la Société, sa structure organisationnelle. La Société, au cours des années, s'est livrée à un aplatissement de ses structures. Cependant, on veut quand même s'assurer, par un expert externe, que la Société a fait le maximum qu'elle pouvait faire, que sa structure est toujours aussi efficace qu'elle pense ou qu'elle espère qu'elle l'est actuellement, et les livrables, les premiers livrables, soit le rapport préliminaire est prévu pour la fin avril, début mai.

M. Middlemiss: Et est-ce que c'est un contrat négocié?

M. Fortier (Jocelyn): Le contrat a été négocié avec une entreprise, avec la faculté d'administration de l'Université Laval.

M. Middlemiss: C'est les seuls qui ont été demandés?

M. Fortier (Jocelyn): C'est les seuls qui ont été approchés, oui, parce que c'était une institution d'enseignement.

M. Middlemiss: Il n'y avait pas d'autre institution d'enseignement au Québec qui aurait pu faire la même chose?

M. Fortier (Jocelyn): Possiblement, mais on a pris celle qui était la plus près de nous effectivement, sur notre territoire.

Divers contrats de moins de 25 000 \$

M. Middlemiss: À une réponse d'un contrat de moins de 25 000 \$, c'est à Matane, on a accordé plusieurs

contrats qui faisaient un total en bout de piste de 47 690 \$. La question que je me pose: Est-ce qu'on aurait pu procéder à un contrat, et avec toutes les choses à faire, ou est-ce que ce n'était pas possible de le donner à un entrepreneur général et que tous ces travaux-là soient faits au lieu d'être faits un peu... Ça donne l'impression que peut-être ça a été fait un peu à la pièce. Et pourquoi on a procédé de cette façon-là?

M. Fortier (Jocelyn): Il faut se rappeler que, lorsqu'on accorde des contrats, ici, il y en a qui touchent le maritime — le bateau — il y en a qui vont toucher les infrastructures telles que les rampes d'embarquement et autres, et il peut y en avoir aussi pour les gares. On fait donc appel à chaque fois à des spécialisations, à de l'expertise d'entrepreneurs qui est diverse et ça ne pourrait pas être possible, lorsqu'on touche à trois spécialités de cette nature-là, différentes, de tout regrouper en un seul contrat. Ce n'est donc pas la recherche d'une division de contrat, mais plutôt en fait un besoin d'exercice de travaux spécifiques qui font appel à des spécialisations spécifiques.

M. Middlemiss: O.K. M. le Président, on nous a donné comme réponse: une somme de 22 480 \$ a été engagée pour des travaux d'isolation thermique à l'intérieur des espaces vides. J'essayais de comprendre c'est quoi.

M. Brassard: Vous faites référence à quel contrat déjà?

M. Middlemiss: Côté Isolation, c'est sur la page suite 7.1, le deuxième avant-dernier en bas.

M. Brassard: Côté Isolation, 22 480 \$?

M. Middlemiss: Oui. C'est ça.

M. Brassard: Isolation thermique à l'intérieur des espaces vides.

M. Fortier (Jocelyn): C'est à bord du navire Camille-Marcoux, ça.

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

M. Fortier (Jocelyn): Ce n'est pas évident effectivement. Dans notre description de contrat, pour nous, c'est évident; malheureusement, ce n'est pas évident ici. Ça, je vous le concède.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Merci. Un contrat a été donné pour la gestion de l'absentéisme et la gestion des dossiers d'accidents de travail pour 18 900 \$. Est-ce qu'on peut conclure qu'il y avait tellement d'absentéisme qu'on a été forcé de faire une étude?

M. Fortier (Jocelyn): En fait, quand on parle de contrat, ici, c'est une occasionnelle que la Société a...

c'est les services d'une occasionnelle qui assure le suivi des dossiers d'accidents de travail, ou des dossiers de maladie, ou des dossiers de suivi aussi de la qualité des services médicaux offerts aux employés. C'est l'ensemble du dossier...

M. Brassard: Au sein de l'administration.

M. Fortier (Jocelyn): ...au sein de l'administration et des employés en général aussi. Vous savez, à bord des navires, il peut y avoir diverses maladies professionnelles qui apparaissent. Il faut suivre les dossiers de près. Je pense, entre autres, aux gens qui travaillent dans les salles de machines. C'est quand même des endroits qui sont très sensibles, par exemple, pour l'ouïe. Pour le bien-être des employés, il faut que ces dossiers-là — l'état de santé de ces gens-là — soient suivis de près pour repérer des problèmes, s'il doit y en avoir, au moment où ils apparaissent, le plus rapidement possible.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a aussi de la prévention?

M. Fortier (Jocelyn): C'est la prévention. La prévention fait partie du mandat de cette personne-là qui est une occasionnelle.

• (16 h 30) •

M. Middlemiss: O.K. Je vois aussi qu'on a acheté chez Novicom un walkie-talkie, 21 000 \$ — ça, c'est la suite de 7.2, l'avant-dernier. Est-ce que c'est quelque chose de tout à fait spécial?

M. Fortier (Jocelyn): Ils ont dû le mettre au singulier alors que c'est un ensemble de systèmes complet, c'est des systèmes au complet pour un navire. On ne paiera pas un walkie-talkie 21 000 \$.

M. Middlemiss: Non.

M. Fortier (Jocelyn): Je vous le concède.

M. Middlemiss: Juste par curiosité, on avait une construction de plans inclinés par Entreprises Jacques Dufour. Est-ce que c'est une rampe? «C'est-u» ça qu'on appelle un plan incliné?

M. Brassard: À quelle page, ça?

M. Middlemiss: C'est 7.4, le troisième, suite 7.4, Les Entreprises Jacques Dufour & Fils.

M. Brassard: Construction de plans inclinés par Les Entreprises Jacques Dufour & Fils.

M. Fortier (Jocelyn): C'est sûrement une rampe d'embarquement à quelque part, M. le député.

M. Middlemiss: C'est ça, O.K. C'est ça, dans le jargon, un plan incliné.

M. Fortier (Jocelyn): Oui.

Opposition à un nouveau service privé de traversier entre Forestville et Rimouski

M. Middlemiss: Il y a eu une opposition à la demande du permis d'un traversier entre Forestville et Rimouski, et on avait les services de Gagné, Letarte, avocats. Quelle était la teneur de ce litige? Est-ce qu'on s'objectait à ce qu'il y ait un autre traversier qui opère? Ou c'était quoi, le mandat?

M. Brassard: Vous êtes où, là, M. le député?

M. Middlemiss: Suite 7.6, le deuxième.

M. Brassard: Le deuxième. Gagné, Letarte, avocats, honoraires pour préparation de l'opposition à la demande d'un permis pour un service de traversier entre Forestville et Rimouski. Évidemment, quand on fait allusion à l'opposition, on ne fait pas allusion à l'opposition officielle, d'abord, ça, c'est sûr.

M. Middlemiss: Non, non, certainement, j'ai compris.

M. Brassard: Forestville, Rimouski. Il y a eu une demande d'un promoteur privé pour établir une liaison entre Forestville et Rimouski. Cette demande s'est faite devant la Commission des transports puisque, en cette matière, c'est la Commission des transports qui accorde les permis. Je présume que la Société des traversiers s'est opposée à cette demande et a donc plaidé devant la Commission contre l'octroi de ce permis, qui a été accordé de toute façon.

M. Middlemiss: C'est une pratique...

M. Brassard: Le permis a été accordé.

M. Middlemiss: La Société s'y objectait, est-ce que c'est parce qu'elle croyait que ça aurait des conséquences néfastes sur leur propre traversier? Ou quelles étaient les raisons?

M. Brassard: La Société a évalué ou a conclu que, si la Commission des transports accordait ce permis, ça aurait des effets négatifs sur sa clientèle et sur l'achalandage de ses traversiers. C'est cette conclusion à laquelle elle est arrivée et, donc, comme c'était son droit, devant la Commission des transports... C'est un peu, comme je le disais tantôt, une espèce de tribunal. On le voit avec les audiences publiques: on vient plaider, défendre son point de vue. Alors, elle a requis les services d'une firme d'avocats pour défendre son point de vue, s'opposer à cet octroi de permis. On a vu par la suite que ce fut sans succès puisque le permis a été quand même accordé par la Commission.

M. Middlemiss: O.K. Le permis a été accordé et est-ce que le service de traversier existe entre Rimouski et Forestville?

M. Fortier (Jocelyn): Le promoteur pense être en mesure de le mettre en service vers le mois d'août.

M. Middlemiss: C'est tout récent. Il n'a pas débuté encore.

M. Brassard: Non, non.

M. Fortier (Jocelyn): Non, non. Le navire est en construction.

M. Brassard: D'ailleurs, il demandait ce permis-là, je pense, uniquement pour la saison d'été, la saison estivale.

M. Middlemiss: O.K.

M. Gagnon: Est-ce que je peux poser une question incidente?

M. Middlemiss: Oui, oui, oui, vas-y.

Le Président (M. Lachance): Vous êtes intimement concerné par ce beau coin de pays?

M. Gagnon: Oui. Est-ce qu'on peut connaître les motifs d'opposition de la Société des traversiers à ce lien entre Forestville et Rimouski?

M. Brassard: Oui, on peut peut-être développer davantage. M. Fortier.

M. Fortier (Jocelyn): En fait, il faut se rappeler que la Société subventionne aussi la traverse de Rivière-du-Loup. Donc, il avait et la traverse Rivière-du-Loup et la Société qui ont des craintes effectivement de voir leur achalandage d'été diminuer par un concurrent additionnel. Or, comme les règles de la Commission des transports permettent à tout détenteur de permis ou tout opérateur de service de traversier de lui faire part de ses craintes lorsqu'un nouveau joueur apparaît dans le décor, bien, la Société a fait part de ses craintes et elle a essayé de pointer, un, ses réserves sur la qualité du service qui serait offert compte tenu de la demande de permis telle qu'elle était libellée auprès de la Commission, compte tenu aussi des éléments de preuve, de la documentation de base déposée devant la Commission par le requérant du nouveau permis; on voulait aussi démontrer à la Commission ce qu'on pensait, nous, être une perte de revenus potentiels si l'opérateur venait drainer sa clientèle parmi la clientèle de la Société, toujours aussi compte tenu de la preuve qui était déposée à ce moment-là par le requérant.

En cours d'audition, le requérant a amené de la preuve additionnelle qui semble avoir conforté la

Commission quant aux risques ou quant aux craintes que la Société et les autres opérateurs de traversiers avaient face à cette demande-là.

M. Brassard: On le verra vraiment quand ce nouveau traversier sera en opération. On verra vraiment si ça a des effets sur la clientèle de la Société des traversiers. Du côté de Rivière-du-Loup, Saint-Siméon, il y avait des craintes et des appréhensions de même nature. Je rencontrais récemment Mme la mairesse de Rivière-du-Loup et, de leur côté, ils craignent également que l'achalandage sur la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon diminue par suite de la mise en service de la traverse de Forestville.

Mais c'est évident que ce sont, je dirais, des anticipations, des prévisions. Ce serait heureux si ça n'avait pas d'impact, si ça n'avait pas d'effet, mais on le verra vraiment quand cette traverse sera opérationnelle.

M. Gagnon: Dans la réponse, vous avez fait état de subventions données à des liens privés, est-ce qu'on anticipe verser des subventions au lien Forestville—Rimouski?

M. Brassard: Non.

Hausse de tarifs

M. Gagnon: On regarde la hausse de tarifs qui a été décrétée concernant le lien Matane—Baie-Comeau, Matane—Godbout. Est-ce qu'il y a un lien qui peut se faire, avec la présence de ce lien-là, Forestville—Rimouski?

M. Brassard: La hausse des tarifs?

M. Gagnon: La hausse des tarifs.

• (16 h 40) •

M. Brassard: Non, pas du tout. La hausse des tarifs est reliée essentiellement à, je dirais, une exigence de la part du gouvernement à l'endroit de la Société des traversiers de participer à l'opération d'assainissement des finances publiques. Dans cette perspective, nous avons indiqué à la Société ce qu'on appelle familièrement dans le jargon, depuis un bon moment, une cible budgétaire, et la Société se devait d'atteindre cette cible par divers moyens.

Il n'y a pas un éventail d'une cinquantaine de moyens, il y en a deux majeurs, deux moyens, essentiellement, c'est-à-dire tarifier davantage, donc augmenter les tarifs, agir sur la tarification, et puis agir sur le service, donc faire des interventions en termes de réorganisation de service. Par exemple, la décision prise pour ce qui est de la traverse Québec—Lévis de mettre un terme à la traverse de nuit entre Québec et Lévis, ça, ça touche le service, ça fait partie de ce qu'on appelle la réorganisation des services.

Alors, la Société des traversiers, connaissant la cible budgétaire qu'on lui avait fixée, a pris un certain nombre de mesures, a établi un plan d'action, un ensemble

de mesures pour atteindre cette cible budgétaire. Et ça s'est traduit par des augmentations de tarifs et une réorganisation des services sur certaines traverses, y compris la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, d'ailleurs, même si c'est une société privée, mais c'est une société privée subventionnée. Là aussi on a décidé de hausser les tarifs de l'ordre de 5 %. Mais il n'y a pas de lien avec la nouvelle traverse qui va apparaître cet été suite au permis accordé par la Commission des transports. Ça s'inscrit dans le cadre de l'opération gouvernementale, de l'État, d'assainissement des finances publiques.

M. Gagnon: Pour le lien Matane—Godbout—Baie-Comeau, quelles sont les perspectives pour les prochaines années en regard des tarifs? Est-ce qu'on s'attend de maintenir le niveau qui a été décrété cette année ou si, par la présence du lien Forestville—Rimouski, on ne justifiera pas, dans les prochaines années, une nouvelle hausse de ces tarifs-là en raison de l'achalandage perdu au profit de ce nouveau lien là?

M. Brassard: Ça devient difficile de répondre précisément à une question comme celle-là. On est dans l'hypothétique, on ne sait pas vraiment quels seront les impacts de la nouvelle traverse, si elle entre en opération. Parce que le promoteur, il faut qu'il fasse construire son navire, il faut qu'il le finance, bon. Alors, si tout cela va bien puis que le nouveau traversier entre en opération, quels seront les impacts? On ne les connaît pas. Est-ce qu'il y aura des impacts vraiment négatifs? On l'appréhendait, on l'envisageait, c'est ce qui fait que la Société a fait une plaidoirie dans ce sens-là devant la Commission des transports, mais on n'est pas certain que ces impacts-là seront négatifs. On le verra à ce moment-là. Pour le moment, la décision, c'est, oui, une augmentation des tarifs, mais je dirais que, dans un horizon prévisible, il n'est pas question d'envisager d'autres augmentations de tarifs, d'autres augmentations tarifaires.

M. Gagnon: Là vous me répondez pour le lien Matane—Godbout—Baie-Comeau et il y a des craintes qui ont été exprimées en regard du lien Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Est-ce que c'est sur les planches à dessin, une éventuelle tarification pour ce lien-là?

M. Brassard: Vous savez, M. le député, vous connaissez cela, il y a trois traverses qui bénéficient de la gratuité. Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac, c'est la plus importante, évidemment, mais il y a aussi l'île aux Coudres puis l'île aux Grues. Il n'est pas question pour le gouvernement ni pour la Société de remettre en question le principe de la gratuité. C'est ça, l'état de la situation présentement. Je sais qu'il y a des rumeurs. Quand on fait des opérations de compressions budgétaires, évidemment il y a toutes sortes de rumeurs, il y a toutes sortes de scénarios, il y a toutes sortes d'hypothèses sur la table. Puis, c'est normal. Tout est examiné pour voir, bon, faire un choix, finalement, après ça, de mesures, puis privilégier tel ou tel scénario. Je sais que c'est possible

qu'il y ait eu des rumeurs ou que même il y a une réflexion qui a pu avoir lieu sur la remise en question de la gratuité, mais ça n'a pas été retenu par le gouvernement.

Subventions à l'entreprise privée pour les traverses d'intérêt public

M. Gagnon: On parle de la subvention du lien Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, est-ce qu'il y a des subventions pour le lien Les Escoumins—Trois-Pistoles?

M. Brassard: Non.

M. Gagnon: Qu'est-ce qui fait que dans un cas on subventionne l'entreprise privée et que dans l'autre cas on ne le fait pas?

M. Brassard: C'est quand une traverse est jugée par le gouvernement d'intérêt public. Je pense que l'expression appropriée, c'est ça. On juge que la traverse Saint-Siméon—Rivière-du-Loup est d'intérêt public et qu'il y a lieu de lui accorder une subvention pour éponger son déficit d'opération. Mais, quand le promoteur a demandé un permis à la Commission de transport pour faire la liaison entre Forestville et Rimouski, il l'a fait sans faire aucune demande de subvention. Donc, il l'a fait, sachant qu'il n'y aura pas de subvention.

C'est quand on juge qu'il y va de l'intérêt public de maintenir en opération une telle traverse. Dans le cas de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, si la société qui opère la traverse le faisait sans subvention, on passerait de neuf mois à quatre mois, sans le moindre doute. Ils opéreraient uniquement pendant la période estivale, où, là, il y a une certaine rentabilité, parce que l'achalandage est là. Le gouvernement juge, cependant, qu'il y a lieu, dans l'intérêt public, d'allonger la période d'opération à neuf mois. Alors, c'est pour ça que se justifie une subvention, pour éponger le déficit d'opération.

M. Gagnon: Quels sont les critères qui vous permettent de conclure à cet intérêt public là dans le cas de Rivière-du-Loup et non pas aussi dans le cas des Escoumins—Trois-Pistoles?

M. Brassard: Une question historique. Ça devient historique. La traverse était là, elle opère, elle a été jugée d'intérêt public à ce moment-là, elle est subventionnée. Là, évidemment, s'il s'en ajoute de chaque côté, c'est un peu une question historique. Le fait brut est que ce service-là existait antérieurement.

M. Gagnon: Je ne trouve pas ça confortable comme réponse, quand on subventionne l'entreprise privée pour un lien, alors que, du même souffle, le gouvernement demande à la Société des traversiers d'augmenter ses revenus et va hausser les tarifs à Matane, Godbout, Baie-Comeau et, en même temps, on subventionne l'entreprise privée.

M. Brassard: Il faut comprendre aussi, cependant, que la société — c'est vrai qu'elle est privée — qui opère la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon est quand même intégrée au réseau de traverses de la Société. Ça, ça m'apparaît un élément important. Elle fait partie du réseau, elle est gérée par une entreprise privée, mais elle fait partie du réseau de traverses de la Société et, donc, susceptible d'être mise à contribution dans l'opération. C'est ce qui fait d'ailleurs qu'il y a eu des augmentations de tarifs aussi à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon.

M. Gagnon: Pour ce qui est...

• (16 h 50) •

M. Brassard: Ça fait partie du réseau. Donc, le réseau de traverses jugées d'intérêt public, ça comprend les traverses opérées directement par la Société, mais ça en comprend d'autres également qui sont opérées par du privé mais qui ont ce caractère d'intérêt public et qui, en quelque sorte, font partie du réseau stratégique des traverses du Québec.

M. Gagnon: Pour la détermination de l'intérêt public, vous m'avez indiqué qu'il y a le caractère historique du lien, mais les critères autres qui peuvent guider... Est-ce que cette conclusion-là pourrait éventuellement être remise en question?

M. Brassard: Est-ce qu'il y aurait une réévaluation possible? On pourrait bien l'envisager à un moment ou l'autre dans l'avenir. Je rappelais l'histoire parce que ça date de loin, dans les années soixante-dix, quand, par décret, on a déterminé que cette traverse-là était jugée d'intérêt public. S'il y en avait eu d'autres à ce moment-là, proches, soit en avant ou soit en amont, bien, peut-être que c'est une autre qui aurait été intégrée au réseau puis jugée d'intérêt public. Mais comme il n'y en avait pas à ce moment-là, c'était Saint-Siméon—Rivière-du-Loup qui existait dans le décret constituant le réseau stratégique des traverses, on l'a intégrée.

M. Gagnon: Mais Les Escoumins—Trois-Pistoles existait aussi.

M. Brassard: Probablement qu'on a tenu compte aussi de la situation géographique des traverses puis de la localisation des deux points nord et sud des traverses. Je vous avoue que, là, il faudrait faire l'histoire un peu puis remonter dans le passé pour voir comment on en est arrivé à déterminer tout cela. Ça demanderait une recherche historique. C'est une question carrément de nature technique. On me souffle à l'oreille qu'à Trois-Pistoles il y a un problème de marée, ce qui ne pose pas problème à Rivière-du-Loup.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Saguenay? Le député de Limoilou m'a signifié son désir d'intervenir mais je veux, autant que possible, respecter le principe de l'alternance.

M. Middlemiss: O.K. Moi, je veux continuer sur cela puis...

Le Président (M. Lachance): D'accord, M. le député de Pontiac.

Rentabilité de la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, on a indiqué que la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon est subventionnée. Est-ce qu'il y a des conditions de subvention? Et est-ce que c'est la même tarification? Et comment se compare le coût d'opération de cette traverse avec les autres dont la Société est directement responsable? Est-ce que ces comparaisons-là ont été faites au point de vue de coûts d'opération, en présumant que la tarification est la même?

M. Brassard: Oui, il y a un contrat qui lie ce promoteur, cette entreprise à la Société. C'est, dans l'ensemble du réseau, certainement, évidemment, des traverses tarifées... on peut dire que la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, c'est la plus rentable. C'est celle où il y a, entre les revenus et les dépenses, l'écart le moins important. Par exemple, le déficit d'exploitation, en 1997-1998, sera de 1 457 000 \$ pour Rivière-du-Loup—Saint-Siméon alors qu'à l'île aux Coudres... Prenons des tarifées, Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, où il y a des tarifs également: 3 192 000 \$ de déficit d'opération envisagé. Évidemment, il faut tenir compte aussi de l'achalandage, c'est clair que c'est un facteur. Mais il reste que, quand on regarde et les dépenses et les revenus, Rivière-du-Loup—Saint-Siméon est probablement la plus rentable des traverses.

M. Middlemiss: Donc...

M. Brassard: Encore une fois, il faut tenir compte de la durée d'opération. Elle n'opère que neuf mois. Donc, l'hiver, elle n'est pas en opération, contrairement à d'autres où il y a obligation de maintenir le service toute l'année.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on peut... Est-ce que c'est assez...

M. Brassard: Par intérêt public, oui, effectivement.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est évident que c'est l'achalandage qui est plutôt la raison d'une meilleure performance ou est-ce que c'est l'efficacité parce que c'est une entreprise privée?

(Consultation)

M. Brassard: Bien, l'achalandage est certainement un facteur. Mais, encore une fois, je répète que, aussi, la durée de l'opération est déterminante. Opérer l'hiver, opérer pendant les quatre mois d'hiver, opérer un système

de traverse pendant l'hiver, c'est extrêmement coûteux; c'est très coûteux. Et donc, comme cette traverse-là n'opère pas pendant les quatre mois d'hiver, ça joue un rôle. C'est un facteur important dans le fait qu'elle ne soit pas rentable, puisqu'il y a un déficit d'opération puis il y a une subvention pour le combler, mais disons peut-être plus rentable que d'autres.

M. Middlemiss: M. le Président, si j'ai bien compris, vous avez fait la comparaison avec Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. Est-ce que celle-là non plus n'opère pas pendant l'hiver? Elle opère l'hiver?

M. Brassard: Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, oui.

M. Middlemiss: Ça opère à l'année longue?

M. Brassard: Sauf que, pendant la période estivale, il y a plus d'un navire; il y a deux navires.

Intérêt d'une privatisation des services publics de traverse

M. Middlemiss: Est-ce que la Société ou le gouvernement a déjà regardé la possibilité de privatiser ces traverses-là, premièrement pour garantir... Il faut s'assurer, hein, que c'est un service essentiel. Est-ce que vous l'avez déjà considéré, dans le sens que ça serait peut-être une économie pour le gouvernement, de peut-être même subventionner si l'entreprise privée voulait faire le service?

M. Brassard: C'est une idée qui circule en certains milieux, qui est... Mais je dois vous dire que, quand on regarde le réseau de traverses de la Société, quand on tient compte des contraintes d'opération de certaines traverses, quand on tient compte de la gratuité de certaines traverses — gratuité pleinement justifiée par l'intérêt public, encore une fois — quand on tient compte de tout ça, même si on lançait un appel d'offres, je n'ai pas l'impression que ça se bousculerait au portillon pour prendre ça en main, les promoteurs privés, parce que, même si...

Prenons l'exemple de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Ça, ça doit opérer 12 mois. Si ça n'opère pas, le premier pont, il est à Chicoutimi. Le pont Dubuc, à Chicoutimi. Ça fait loin pour redescendre après. Alors, donc, là, c'est vraiment un service essentiel. Il faut que ça opère 12 mois. Et c'est une traverse gratuite parce qu'on estime qu'il s'agit d'un lien intégré dans le réseau routier. Bon.

Pensez-vous vraiment qu'il y a des promoteurs privés qui pourraient être intéressés à gérer un service public de cette nature avec... Parce qu'on lui imposerait les mêmes contraintes. Il faudrait qu'il opère 12 mois, c'est clair. Et je ne pense pas qu'on l'autoriserait, qu'on lui laisserait la liberté pleine et entière d'imposer une tarification à cet endroit-là. Je suis sûr que le député de Saguenay s'insurgerait contre ça avec virulence. Alors, donc, quand on regarde l'ensemble de ces contraintes, on se rend compte qu'on est vraiment en présence de services

services publics, pour l'essentiel, dont l'intérêt est fort mince pour des entreprises privées qui souhaitent, évidemment, comme toute entreprise privée, c'est légitime, dégager une rentabilité de leurs opérations puis faire des profits.

● (17 heures) ●

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

Hausse des tarifs à la traverse Matane—Godbout—Baie-Comeau

M. Gagnon: Merci. Je voulais revenir sur la hausse de tarifs Matane—Godbout—Baie-Comeau. On hausse les tarifs, mais est-ce qu'on a regardé les dépenses de la Société? Est-ce qu'il y a des efforts qui ont été faits là-dessus?

(Consultation)

M. Brassard: Évidemment, dans son opération, la Société avait une cible globale. Elle a pris des mesures de hausse de tarifs et de réduction de dépenses ou de réorganisation de services, puis elle les a aussi réparties à travers son réseau de traverses. Alors, spécifiquement, pour ce qui est de la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, en termes de réduction de dépenses, l'objectif c'est 648 000 \$ — il faut réduire les dépenses de l'ordre de 648 000 \$ — et il y a une augmentation de revenus, suite à la hausse des tarifs, de 577 000 \$.

M. Gagnon: Et ce 648 000 \$ de dépenses en moins, ça se traduit...

M. Brassard: Réorganisation de service ciblé, réduction de l'armement en hommes du navire, entre autres, donc réduction d'effectifs. Quand on parle de réorganisation du service ciblé, ce qu'on me dit, c'est qu'on va revenir le même jour, dans le même voyage.

M. Gagnon: Le fait de faire couler le bateau à Matane fait en sorte qu'il y a des postes en moins?

M. Brassard: Ça entraîne des dépenses en moins.

M. Gagnon: Des dépenses en moins qui se traduisent par des postes en moins?

M. Brassard: Les économies sont reliées aux frais de fonctionnement moindres.

M. Gagnon: Les postes qui sont en moins, est-ce qu'on peut les identifier?

M. Brassard: Peut-être que M. Fortier peut répondre précisément à cette question-là.

M. Gagnon: Quand je pose la question, ce que j'ai à l'idée, je veux savoir combien de postes seraient affectés à Baie-Comeau ou à Godbout, en moins.

M. Brassard: Autrement dit, la réduction d'effectifs se répartit comment?

M. Gagnon: Comment ça se traduit, là, chez nous?

M. Fortier (Jocelyn): Il n'y a pas, en fait, de mises à pied comme telles, c'est des réorganisations de travail qui nous amènent à réduire les équivalents temps complet en évitant, lorsque vient le temps de faire des remplacements de vacances ou autres, d'engager du monde. Le navire est certifié à Matane, par exemple, pour 600 passagers; c'est sa capacité qu'il peut transporter à pleine capacité l'été. Pour ce faire, c'est 24 membres d'équipage, de mémoire. Bon, durant l'hiver, on ne transporte pas 600 passagers.

Depuis quelques années, on discute avec la Garde côtière canadienne, qui est l'autorité compétente pour certifier un navire, pour déterminer ce qu'il faut. Mais, pour réduire l'armement en hommes, même si on réduit la norme de capacité, il faut moderniser, modifier, changer un peu les équipements de sauvetage, la modernité des équipements de sauvetage qu'il y a à bord. Avec ce réajustement des équipements de sauvetage, au cours des années, avec des petits investissements à chaque année, on va pouvoir, maintenant, demander à la Garde côtière canadienne de nous émettre un certificat d'armement en hommes modulé, si bien que, l'hiver, on va opérer à 19 membres d'équipage. Et c'est à ce moment-là qu'on engageait, de fait, le plus de remplaçants, parce que nos employés prenaient leurs vacances l'hiver. Or, en étant à 19 membres au lieu de 24, bien, ça évite de faire des remplacements.

Lorsqu'on parle aussi... l'hiver, il était de pratique de partir le matin de Matane et, rendu à Godbout... On fait un voyage par jour au mois de janvier; c'est la période où il y a le moins d'achalandage et où l'hiver est évidemment le plus rigoureux. On partait le matin à 8 heures et on revenait le soir de Godbout à 17 heures. Bien, au lieu de revenir à 17 heures, on va revenir immédiatement après avoir déchargé et rechargé, ce qui va permettre certaines économies puisque les équipages vont avoir des journées de travail moins longues. Donc, encore une fois, moins de nécessité de personnel surnuméraire ou additionnel, moins de paiement aussi de surtemps sur chacune des deux rives. Mais c'est des équivalents temps complet qui sont réduits. C'est, dans le fond, des surnuméraires de moins qui seront engagés.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Saguenay? M. le député de Limoilou, vous avez été patient, vous avez maintenant la parole.

Cessation du service de nuit à la traverse Québec—Lévis

M. Rivard: Merci, M. le Président. M. le ministre, concernant la traverse Québec—Lévis, tantôt, dans votre présentation vous avez parlé d'une décision

prise. Est-ce qu'on doit comprendre qu'au moment où nous nous parlons le service de nuit a cessé ou c'est sur le point de l'être? Ça, c'est ma première question.

M. Brassard: Ça ne sera pas bien long. C'est à la fin du mois, le 30 avril.

M. Rivard: D'accord. On nous dit que la fréquentation de nuit représente environ 2 % des voyageurs, alors que les coûts sont de l'ordre de 7 % ou de 8 %. Est-ce qu'on a envisagé le scénario d'augmenter la grille de tarification pour absorber ces coûts-là que vous voulez économiser, les transférer en tarification, que ce soit uniquement sur la tarification de ceux qui n'emploient le service qu'occasionnellement, ceux qui n'ont pas de passe mensuelle ou une augmentation dite générale qui s'appliquerait aux deux?

Je ne vous cache pas que, si je vous pose cette question... Vous avez vu la réaction des autorités de la ville de Lévis et de la ville de Québec. Je peux vous dire que, dans la députation de la région de Québec, on n'est pas tellement heureux de cette décision parce que, premièrement, personne n'a été consulté, il semblerait, de notre côté, pas plus que les autorités de la ville de Québec ou de la ville de Lévis.

M. Brassard: Oui. Cette hypothèse-là, je ne sais pas si elle a été longuement examinée par la Société, mais, manifestement, ça ne donnerait pas les fruits souhaités parce que c'est tellement peu de monde, c'est moins de 50 personnes...

M. Rivard: ...je l'ai...

M. Brassard: C'est tellement peu de monde que, pour compenser ou combler l'écart, il faudrait hausser les tarifs de façon démesurée, tel que je suis à peu près certain que les 50 personnes qui prennent le service de nuit utiliseraient un autre moyen tellement les tarifs devraient être augmentés.

M. Rivard: Je suis d'accord pour qu'on ne doive pas augmenter les tarifs pour ceux qui l'utilisent la nuit. Mais ça représente 2 % et ça augmente les coûts de 7 % à 8 %. Moi, je parle de la fréquentation générale. Je ne veux pas que celui qui voyage la nuit ait à payer 10 \$, 12 \$ son billet. C'est à peu près le coût du taxi pour faire le tour par le pont de Québec. Mais, sur l'ensemble des usagers de jour, si, par exemple, ça avait représenté une hausse de 2 %, ou 3 %, ou 4 %, je suis persuadé que les usagers seraient prêts à accepter cette situation d'augmentation plutôt que de voir le service interrompu 365 jours par année la nuit. Qu'on pense aux activités culturelles qu'il y a durant l'été, les festivals, le carnaval l'hiver, il y a toutes sortes de raisons pour les gens des deux rives de venir sur les rives respectives.

M. Brassard: Oui. Mais, à l'occasion de ces événements-là, je pense que la Société peut s'adapter puis

donner un service approprié. Mais de là à le maintenir toute l'année durant, c'est une autre affaire.

● (17 h 10) ●

En fait, le service de nuit du traversier Québec—Lévis, on le compare à du transport en commun. On sait très bien que le transport en commun, c'est interrompu à 1 heure de la nuit, puis ça reprend à 6 h 30 et je pense qu'il faut... Moi, je suis d'accord avec cette vision-là des choses de la Société. Il faut considérer la traverse de nuit, l'assimiler au transport en commun et, dans cette perspective-là, il m'apparaissait tout à fait pertinent... En tout cas, moi, j'accepte, je considère pertinente cette mesure prise par la Société. En réduction de dépenses, à Québec—Lévis, c'est 733 000 \$; et en augmentation de revenus, c'est 373 000 \$.

(Consultation)

M. Rivard: Mais quand même, M. le ministre, si vous permettez, je respecte la décision qui a été prise mais, pour notre bénéfice personnel, j'aurais aimé savoir ce que ça représente comme scénario. Ça aurait été quoi, le pourcentage d'augmentation?

M. Brassard: D'augmenter encore davantage les tarifs pour l'ensemble des usagers?

M. Rivard: Oui, pour compenser pour les coûts.

M. Brassard: Pour compenser l'écart entre le 2 % et le 8 %. M. Fortier.

M. Fortier (Jocelyn): 10 % d'augmentation des revenus, cette année, qui se sont traduits, entre autres, par le fait que le laissez-passer mensuel est passé de 10 \$ à 20 \$, vont amener 333 000 \$ de revenus. Alors, si on veut aller chercher 700 000 \$ de dépenses par de la tarification, ça veut dire qu'il faudrait doubler tout ça encore une fois. Donc, le laissez-passer mensuel, au lieu d'être 20 \$, passerait probablement à 35 \$, 40 \$.

M. Rivard: Moi, j'accepte ça et je suis obligé de partager votre avis sur la pertinence d'arrêter ça. Je ne suis pas certain que tous les usagers vont comprendre ça, parce qu'ils n'ont pas la chance d'être ici aujourd'hui et d'avoir cette réponse. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de publiciser ces choses-là qu'à l'effet que, si nous avions maintenu le service de nuit, la tarification actuelle, qui a été augmentée, aurait été de... Je pense que ça aurait été une façon plus acceptable, une façon de dorer la pilule, parce que je ne vous cache pas que, moi, je suis surpris des commentaires, de la réaction, entre autres, du Conseil de ville de Lévis. Ils ont le droit de penser de même. Il se fait présentement une cabale, comme on dit, à Québec et Lévis pour faire marche arrière sur cette décision. Mais je suis persuadé que ce n'est pas compris ça, ce que vous venez de nous expliquer, à l'effet que l'augmentation serait faramineuse si nous maintenions le service de nuit.

M. Brassard: Comme c'est assimilable à du transport en commun, si la ville de Lévis juge essentielle la traverse de nuit, on est prêt à accepter sa contribution pour financer ce service-là.

M. Rivard: De toute façon, M. le ministre, en conclusion, pour moi, s'il y a de l'information suffisante... Et, surtout, ce que M. Fortier vient de me dire, qu'à l'occasion de certains événements, Festival d'été, Fêtes de la Nouvelle-France qui remplacent les Médiévales ou le Carnaval ou d'autres occasions comme celles-là, qu'il y ait un service additionnel qui sera sûrement rentable parce que ça va amener plusieurs centaines d'usagers, nous l'espérons, je pense aussi que ça devrait être dit parce que, dans l'esprit de plusieurs, c'est terminé, la nuit, à compter du... incessamment.

M. Brassard: Oui, à compter du 30 avril. Mais, effectivement, je pense que le message que vous exprimez doit être entendu par la Société. La Société doit être attentive et vigilante quant aux besoins, je dirais ponctuels, qui apparaissent dans la région de Québec pour pouvoir y répondre adéquatement.

Le Président (M. Lachance): Étant donné que ça concerne également le président de la commission, parce qu'il a une circonscription qui n'est pas loin de Lévis, est-ce qu'on pourrait m'informer — j'imagine que ça remonte à bien des lunes, cette pratique de pouvoir traverser entre Québec et Lévis la nuit — est-ce que c'est unique à cette traverse-là ou si ça existe aussi ailleurs au Québec?

M. Brassard: C'est-à-dire qu'au Québec, oui, il y a des traverses qui fonctionnent la nuit. Il y a Tadoussac—Saint-Siméon. Mais, là, vraiment, c'est le fonctionnement même du réseau routier.

Le Président (M. Lachance): Il n'y a pas de moyen alternatif?

M. Brassard: Il n'y a pas d'alternative. Encore une fois, je vous répète, si vous connaissez ma région, il faut aller prendre le pont Dubuc à Chicoutimi.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brassard: Donc ça, ça fonctionne la nuit; mais les autres cessent à peu près de la même façon que le transport en commun. Il y aurait Sorel qui aurait quelques voyages la nuit également.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que je vous ai bien compris, M. le ministre, tantôt, lorsque vous avez ouvert la possibilité de façon conjoncturelle, si des événements spéciaux le justifient, que la Société des traversiers pourrait offrir le service à certaines époques de l'année?

M. Brassard: Au-delà de 1 heure du matin.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brassard: Au-delà de 1 heure du matin, je pense que c'est à son avantage. Si elle constate qu'à l'occasion d'événements, que ce soit le Festival d'été, etc., il y a une clientèle suffisante et plus importante qu'en temps normal, c'est à son avantage de donner un service, je dirais, circonstanciel. Ça va lui rapporter des revenus, à ce moment-là.

Le Président (M. Lachance): Il faudrait, à ce moment-là, s'assurer qu'il y ait une information adéquate, parce que ça risque d'être un problème aussi. Si les gens ne le savent pas, on va dire: Bon, bien, ce n'est pas rentable, on le laisse tomber, on ne le fait plus.

M. Brassard: M. Fortier pourrait peut-être ajouter une remarque.

M. Fortier (Jocelyn): M. le Président, ça a toujours été effectivement la politique de la Société que, lorsque l'achalandage le justifie, on augmente l'offre de services. D'ores et déjà, la Société n'opère en soirée qu'avec un seul navire mais, dans les événements à haut taux d'achalandage, effectivement, elle n'hésite pas à mettre en service son deuxième navire et elle n'hésite pas non plus à prolonger au-delà des heures normales le service à deux navires. Et à chaque fois — le passé est garant de l'avenir, je pense, là-dessus — que ce soit pour les fêtes Médiévales dans le temps, que ce soit pour le Carnaval de Québec ou le Festival d'été ou même la Saint-Jean-Baptiste, lorsqu'on sait qu'il va y avoir des gros mouvements de foules, la Société a toujours augmenté son offre de services et, évidemment, elle a toujours avisé la population et publicisé. C'est de son intérêt à ce moment-là de publiciser pour attirer les revenus appropriés pour balancer les dépenses. Alors, ça, je pense que le passé est garant de l'avenir là-dessus.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Sur la traverse de Lévis, M. le Président, j'ai été un peu surpris. Le député de Limoilou indiquait que même la ville de Lévis ne semblait pas être au courant de ces décisions-là. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Rivard: Ce que j'ai dit, c'est que la ville de Lévis proteste sur la décision qui a été prise et la ville de Lévis ne connaît pas... La ville de Lévis nous a souligné, entre autres, la possibilité que la tarification soit augmentée pour compenser. Alors, la ville de Lévis est au courant de la décision, mais ne connaît pas, comme moi par exemple avant qu'on ne m'ait répondu, ce serait quoi, l'impact sur la tarification, si on avait maintenu le service de nuit.

M. Brassard: Mais en même temps, cependant, la ville de Lévis envisage l'hypothèse d'augmenter la

tarification pour maintenir le service de nuit mais, en même temps, je pense qu'elle proteste contre la hausse actuelle des tarifs. Alors, il n'y a pas tout à fait une cohérence absolue, là. Elle n'est pas d'accord avec la hausse des tarifs, puis, du même souffle, elle indique qu'elle souhaiterait qu'on maintienne la traverse de nuit et que, pour ce faire, on augmente davantage les tarifs. Il y a un problème, là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. O.K., d'accord. Donc, M. le Président, au ministre: Avant de prendre cette décision... Je crois que, dans la région de Québec, il y a un comité conjoint pour le transport. Est-ce que ce comité, qui regroupe les gens des commissions de transport des deux côtés de la rive, qui implique aussi des municipalités, est-ce qu'il a été consulté? Parce que, lorsque vous me dites que ça se compare aux transports en commun, est-ce qu'il pourrait y avoir un transport en commun qui pourrait remplacer le traversier durant la nuit, s'il y avait un besoin? Est-ce que ces organismes-là du milieu qui existent, ils ont été consultés ou ils ont été avisés que la Société avait pris cette décision-là?

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de consultation formelle. Ils ont été avisés, puisqu'une décision de cet ordre-là — une décision concernant les tarifs — c'est une décision qui relève essentiellement de la Société des traversiers.

M. Middlemiss: Mais l'abandon du service de nuit?

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: L'abandon du service?

M. Brassard: De nuit?

M. Middlemiss: Oui.

● (17 h 20) ●

M. Brassard: Bien, les heures de la traverse Québec—Lévis ont été ajustées aux heures des transports en commun, si ma mémoire est bonne, et particulièrement du transport en commun sur la Rive-Sud. Il y a un ajustement des horaires, justement, pour qu'il y ait une meilleure harmonisation entre la traverse Québec—Lévis et le transport en commun sur les deux rives. Mais pour la décision même de hausser les tarifs, c'est une décision qui a été prise par la Société.

M. Middlemiss: M. le Président, je lis dans *Le Soleil*, on dit ici: «Catastrophe à l'horizon. Abolir le service de nuit signifierait une perte de 70 000 passages par année», dans le sens de dire que, si on réduit ce service-là, les gens, même le jour, pourraient peut-être changer d'habitudes et ne pas utiliser le traversier. Est-ce qu'on a regardé cette situation-là? Est-ce qu'il peut y avoir

des conséquences néfastes au fait qu'on réduise cette période-là? Ou est-ce que vous êtes assurés qu'il n'y en aura pas?

M. Brassard: Il faut bien se rendre compte que tout est relatif. Il faut tenir compte de l'achalandage global de la traverse Québec—Lévis. C'est 1 500 000 passagers annuellement; la traverse de nuit, c'est 2 % de 1 500 000. Alors, je pense qu'on peut dire que c'est très marginal, à ce moment-là. Globalement, donc, je ne pense pas que ça ait d'impact sur l'achalandage. Peut-être pour quelques-uns. Il y a quelques personnes qui l'utilisaient, la traverse de nuit, en si petit nombre, par rapport à l'achalandage global.

Et on a réussi à augmenter l'achalandage de jour, parce que, aux périodes de pointe, on a prévu une traverse à toutes les 20 minutes, ce qui a accru l'achalandage et la clientèle de jour. Alors donc, je pense que ce sont des mesures plus pertinentes que celles consistant à maintenir un service alors qu'il est à toutes fins pratiques inutilisé. Parce que 2 % — c'est 35 000 à 40 000, à peu près, pour l'année, pour 12 mois — c'est si peu que ça ne se justifie pas, même pour un service public.

On en avait souvent parlé, je pense, au cours des deux dernières... mais là c'est chose faite. Je pense que c'est chose faite. Puis, moi, je vous dis bien franchement, comme ministre des Transports et responsable de la Société des traversiers, je considère que c'est une mesure justifiée et pertinente.

M. Middlemiss: M. le Président, au moment d'événements spéciaux, disons, on va extensionner les heures de traverse. La même tarification va demeurer? Il n'y aura pas une tarification spéciale?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Ça va être la même tarification qu'il y a là.

M. Brassard: Même tarif.

M. Fortier (Jocelyn): C'est exactement la même tarification. Les détenteurs de laissez-passer, leur laissez-passer continue à être reconnu.

M. Brassard: Il est valide.

M. Fortier (Jocelyn): C'est exactement la même tarification, il n'y a aucun changement. C'est la tarification régulière qui s'applique, que ce soit le soir ou le jour.

M. Middlemiss: Dans votre planification, est-ce que, déjà, vous prévoyez des moments, des périodes où vous allez extensionner les heures d'opération?

M. Fortier (Jocelyn): Ah oui! C'est déjà prévu. Comme je vous disais...

M. Brassard: Les événements sont déjà connus.

M. Fortier (Jocelyn): ...Saint-Jean-Baptiste, les Fêtes de la Nouvelle-France...

M. Brassard: Le Festival d'été.

M. Fortier (Jocelyn): Le Festival d'été, le Carnaval de Québec. Et, si j'arrive avec d'autres événements qui sont annoncés, on les voit venir les événements qui vont attirer la population. On a l'expérience. Et, à ce moment-là, on prend immédiatement la décision, par avance, d'offrir un service additionnel. C'est une décision d'homme d'affaires, à ce moment-là. C'est un marché potentiel qui tombe, donc il faut saisir l'occasion.

M. Middlemiss: C'est bien. Je vais revenir avec d'autres questions, tantôt.

Le Président (M. Lachance): Toujours sur la Société des traversiers, M. le député de Pontiac?

Dépenses reliées au perfectionnement

M. Middlemiss: Oui, oui. La question 9 sur la somme engagée pour l'achat de mobilier, de perfectionnement du personnel, etc., serait de l'ordre de 53 259 \$...

M. Brassard: Mobilier de bureau.

M. Middlemiss: Mobilier de bureau et... excusez, c'est 89 918 \$.

M. Brassard: Le 89 918 \$, c'est les dépenses applicables à la participation à des congrès, colloques ou sessions de type perfectionnement ou ressourcement. C'est de la formation.

M. Middlemiss: Quel montant du 89 000 \$ a été pour le perfectionnement?

M. Brassard: La ventilation?

(Consultation)

M. Brassard: C'est consacré entièrement à des dépenses reliées au perfectionnement.

M. Middlemiss: En d'autres mots, lorsqu'on a parlé des congrès, colloques et toutes sessions de ce type, c'est juste parce que c'est le titre, ça, mais toute cette somme-là a été pour le perfectionnement?

(Consultation)

M. Brassard: C'est le poste budgétaire mais, en réalité, c'est vraiment relié à la formation et au perfectionnement.

Effectifs et heures supplémentaires

M. Middlemiss: C'est bien. À la question 12, on nous indiquait que les effectifs étaient de 439, cette année. Quels étaient les effectifs, l'an passé?

M. Brassard: L'an passé, les effectifs: 439 en 1996-1997...

(Consultation)

M. Brassard: Même niveau d'effectifs.

M. Middlemiss: C'est le même nombre?

M. Brassard: Même niveau d'effectifs.

M. Middlemiss: D'accord. L'autre question qui est reliée un peu à ça, c'est la question n° 13: les heures supplémentaires. On dit 20 000 heures supplémentaires. Et je pense que tantôt on a peut-être donné comme explication que, à cause des cédules de travail, les gens prenaient des vacances... Est-ce que c'est ça qui est le plus gros montant des 20 000 heures, c'est pour le remplacement dû aux vacances? Parce que ça me semble beaucoup, 20 000 heures de temps supplémentaire.

M. Brassard: Ça a diminué. L'an passé, en 1995-1996, on était à 24 655. Ça a été ramené à 20 734. Alors, il y a eu réduction. Est-ce que c'est possible d'en arriver à éliminer complètement le temps supplémentaire? Ça m'apparaît difficile. Il y aura sans doute toujours du temps supplémentaire. En période estivale, en particulier, quand on ajoute des navires pour répondre aux besoins, il arrive souvent qu'on utilise du personnel qui a déjà complété son temps de travail et qui passe au temps supplémentaire. Au fond, c'est ça qui se produit très fréquemment.

M. Fortier peut peut-être en dire davantage.

M. Fortier (Jocelyn): On parlait tout à l'heure de s'ajuster effectivement à l'achalandage et à la demande. Alors, il arrive, que ce soit en période estivale ou même hors période estivale, qu'il va y avoir — je pense à Matane, entre autres — une demande accrue de réservations de transport. Alors, s'il faut rajouter un voyage, il est parfois plus rentable pour la Société de payer du temps supplémentaire à ses employés que de faire entrer des quarts de travail additionnels, si ça lui permet d'ajouter un voyage complet à pleine réservation, à pleine capacité.

Le temps supplémentaire peut être généré par deux sources: les voyages additionnels, qu'on peut mettre à l'occasion, et, deuxièmement, aussi, s'il y a une réparation urgente à faire. Comme c'est des services publics, c'est des services essentiels. S'il y a une réparation qui force le navire à être immobilisé, à ce moment-là, il faut la faire, la réparation, dans les plus brefs délais possible, pour rétablir le service. Alors, là aussi, à l'occasion, il peut y avoir du temps supplémentaire. Et, malgré ça, on le suit

de très près. Comme vous pouvez voir, on l'a baissé de 4 000 heures au cours du dernier exercice et on continue à le suivre toujours de plus près. L'une des mesures applicables à Matane va être justement d'éviter d'avoir du temps supplémentaire systématique par le jeu d'un horaire de traversée.

• (17 h 30) •

M. Middlemiss: M. le Président, donc, tantôt, lorsqu'on expliquait au député de Saguenay que, avec l'équipement plus moderne pour la sécurité, on pourrait réduire le nombre de travailleurs de 24 à 19. Et vous avez indiqué, à ce moment-là, que ça veut dire qu'on va avoir moins de temps supplémentaire parce que la réduction du nombre d'employés, lorsqu'ils vont prendre leurs vacances... Parce que, moi, j'ai présumé, à ce moment-là, que, lorsque les gens allaient en vacances, on les remplaçait par d'autres, et c'était considéré comme du temps supplémentaire. O.K.?

M. Fortier (Jocelyn): J'ai parlé d'occasionnels, M. le député. Alors, c'est des employés occasionnels qu'il faut payer à ce moment-là, alors qu'on paye aussi, indirectement, l'employé qui est en vacances. Donc, ça fait deux personnes.

M. Middlemiss: Ça ne rentre pas dans le temps supplémentaire.

M. Fortier (Jocelyn): C'est autre chose, c'est autre chose.

M. Brassard: C'est une augmentation d'effectifs.

M. Middlemiss: Donc, la réduction de temps supplémentaire, est-ce que c'est le hasard qui a permis que ce soit réduit de 24 à 20? Parce qu'en d'autres mots, ce que vous m'avez expliqué, ça peut se produire. Ce n'est pas de la gestion, là; c'est que, si on demande pour d'autres transports ou si on a des réparations à faire, ça, ça peut toujours nous arriver à n'importe quel temps. Donc, c'est surtout le hasard, et non pas un changement dans la gestion, qui a réduit le nombre d'heures supplémentaires.

M. Fortier (Jocelyn): Il y a des moments de temps supplémentaire qu'on peut à un moment donné prévoir aussi. Lorsqu'on fait une réparation de navire, je vous parlais de réparation d'urgence, ce qu'on a demandé à nos gens du technique, c'est, lorsqu'ils s'embarquent dans une réparation d'urgence, entre autres choses, de bien identifier un programme de travail complet.

Et, lorsqu'ils estiment qu'ils vont avoir des économies à faire de temps supplémentaire, de coûts additionnels, de faire rentrer des équipes additionnelles. Ça a été effectivement de cibler de la gestion plus pointue encore que ce qui se faisait jusqu'à ce moment-là. Il y a aussi eu un peu de hasard, c'est bien sûr.

M. Middlemiss: O.K.

M. Fortier (Jocelyn): Mais les instructions sont bien claires à l'effet des gens, de les restreindre au maximum, de n'accorder du temps supplémentaire que lorsque c'est absolument nécessaire, lorsqu'il y a un rapport, là, je devrais dire, coûts-bénéfices approprié.

Allongement de deux traversiers et construction d'un bateau polyvalent

M. Middlemiss: O.K. c'est bien. M. le Président, l'an passé, on parlait qu'il y avait deux bateaux qu'on était pour allonger, et je présume que ces deux bateaux-là sont déjà en fonction, ou ils vont l'être, en fonction. Combien ça a coûté? Est-ce qu'on est rentré dans les coûts qu'on avait prévus? Et comment ça fonctionne à date?

M. Brassard: Oui. Alors, ce qui était prévu, c'est 28 000 000 \$, 29 000 000 \$ précisément. Il y avait de prévu au décret, au moment où le Conseil des ministres a adopté le décret pour l'allongement des deux bateaux, le Armand-Imbeau et le Jos-Deschênes, on avait prévu 29 000 000 \$. On a fait tous les travaux, et au total ça a coûté finalement 28 787 000 \$. Il y a donc un 502 000 \$ de moins que ce qui était prévu au décret. Alors, je pense que le contrôle des coûts, là, s'est fait de façon tout à fait rigoureuse. Alors, ça, c'est complété. Les deux navires ont été allongés, ils sont en opération.

Ce qui est maintenant en chantier, c'est le navire neuf, polyvalent, qui est maintenant en construction au chantier naval de Lévis. Et ça, je pense que c'est 37 000 000 \$ qui est prévu pour le coût de construction de ce navire neuf. Sa mise à l'eau est prévue au mois de juillet; période de rodage, j'imagine, et normalement il devrait être opérationnel à l'automne.

M. Middlemiss: Il va être en opération à un endroit en particulier ou à la course?

M. Brassard: C'est un navire polyvalent, ça, qui ne sera pas affecté à une traverse en particulier. Il va servir là où le besoin se fait sentir. Alors, il peut être affecté à différentes traverses.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a déjà une indication à quel endroit? Si on a jugé à propos qu'on avait besoin d'un bateau de ce genre-là, c'est parce qu'il y avait une demande quelque part. À quel endroit cette demande-là était la plus grande?

M. Brassard: Sa fonction principale, ça va être surtout, évidemment, de faire du remplacement. On pourra l'utiliser aussi quand il y aura hausse d'achalandage majeure sur certaines traverses mais, essentiellement, la flotte de navires dont dispose la Société... Évidemment, ces navires-là ont un certain âge, on doit les réparer périodiquement, les mettre en cale sèche périodiquement pour des réparations, souvent des travaux importants, alors la Société a besoin d'un navire pour les remplacer. Donc,

le remplacement va constituer une bonne partie de sa mission sur les différentes traverses.

M. Middlemiss: Est-ce que, présentement, il y en a un, bateau de remplacement?

M. Brassard: Il y en a, mais qui sont assez âgés, merci! Il y a le Radisson qui date de 1954 qu'on utilise à cette fin. C'est d'ailleurs ce qui justifiait la construction d'un navire neuf. Le navire qui servait à cette fin, permettez l'expression, commence à être à bout d'âge.

M. Middlemiss: Combien de places?

M. Brassard: Le navire qui est en train d'être construit?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: C'est de la nature des traversiers allongés, à Tadoussac, alors...

M. Middlemiss: Soixante-dix?

M. Brassard: Ça va être 70, 80 places autos.

M. Middlemiss: Donc, ce traversier-là pourrait faire Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

M. Brassard: Sûrement.

M. Middlemiss: Comme il pourrait faire Québec, ou Sorel, ou Saint-Ignace-de-Loyola, donc un peu partout.

M. Brassard: Ce navire-là peut aller partout, sauf à Matane parce qu'il n'a pas la classification, ou à l'Île aux Grues parce qu'il n'y a pas assez d'eau pour l'accueillir dans le chenal.

M. Middlemiss: Lorsqu'on dit que c'est un bateau peut-être plus versatile, qu'est-ce qu'il a que les autres n'ont pas? Il y a peut-être plus de places, mais qu'est-ce qu'on peut faire avec ce bateau-là, en plus, qu'on ne peut pas faire avec les autres? Je sais qu'il est plus moderne puis qu'il y a plus de places, mais pourquoi on a décidé que...

M. Brassard: Caractéristiques?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Qui font qu'il peut être affecté à différentes traverses.

M. Middlemiss: Dans ce sens-là, il est polyvalent, dans le sens qu'il peut se promener d'un endroit à l'autre, mais il n'a pas nécessairement dans ses caractéristiques quelque chose de spécial pour un transport spécial.

M. Fortier (Jocelyn): Il a été dessiné de façon à pouvoir s'adapter à tous les embarcadères quels qu'ils soient. Chaque traverse, chaque système de transport local a été conçu en tenant compte des diverses contraintes opérationnelles, des contraintes aussi de marées, des contraintes climatiques et autres, si bien que c'est difficile de prendre un bateau à une traverse et l'envoyer à une autre, lorsqu'il arrive un pépin ou autre. Celui-ci a été dessiné, conçu dans cet esprit spécifique. Donc, au moment où les concepteurs l'ont dessiné, ils devaient tenir compte des problématiques d'accostage à marée haute de toutes les traverses où on voulait l'envoyer. Ils devaient tenir compte aussi de toutes les rampes d'embarquement — passerelles ou systèmes d'embarquement — de chacune des traverses.

● (17 h 40) ●

Pour ceux qui connaissent bien la traverse Québec—Lévis, on constate que le navire accoste de façon parallèle au quai. Mais, à Tadoussac, le navire accoste de front. Donc, il faut nécessairement prévoir qu'on va pouvoir accoster par les bouts à un endroit et par les côtés. Il faut faire en sorte que les rampes soient compatibles pour pouvoir faire en sorte que le navire soit compatible avec tous ces systèmes de rampes là. C'est aussi tenir compte des certifications. Un navire qui opère à Rivière-du-Loup n'a pas les mêmes exigences de la Garde côtière canadienne dans tous les moindres détails que pour opérer à Sorel. Donc, il faut faire en sorte que le navire soit compatible avec toutes les exigences dans les diverses classes d'eau, dans les diverses classes d'opération.

M. Middlemiss: Je crois que vous avez mentionné que celui-là ne peut pas opérer à Matane.

M. Fortier (Jocelyn): Non, il ne peut pas opérer à Matane parce que, là, on est vraiment dans des eaux totalement différentes. Pour opérer à Matane, ça prend un navire complètement fermé, de type des navires qui naviguent en haute mer, alors que jusqu'à, grosso modo, Les Escoumins, on peut opérer avec des navires qui ne sont pas complètement fermés, qui sont ouverts, un peu comme ce qu'on connaît là, ce qu'on voit régulièrement sur le fleuve ici, que ce soit à Québec, à Rivière-du-Loup ou à Tadoussac.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay, j'imagine que vous avez des commentaires ou des questions sur ce sujet.

Engorgement du trafic aux abords de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

M. Gagnon: Oui. Avec les deux traversiers allongés qui sont en opération, pour la période d'été, est-ce qu'on songe à maintenir le troisième traversier qui avait été ajouté en 1995?

M. Brassard: Ce n'est pas prévu. Il y a eu un troisième navire parce que, justement, les deux n'étaient pas allongés. À partir du moment où les deux allongés

sont en opération à Saint-Siméon—Tadoussac, leur capacité est jugée suffisante pour rendre le service.

M. Gagnon: Il n'y avait pas aussi une question, pour faciliter la fluidité du trafic, parce que, quand on arrive... Là, deux traversiers allongés... il y a, je ne sais pas, moi, 12, 13, 15 vans qui embarquent sur le traversier, ça fait un moyen bouchon sur la route, que ce soit entre Grandes-Bergeronnes et Tadoussac ou encore entre Baie-Sainte-Catherine et Saint-Siméon. Si on n'assure pas la fluidité du trafic, j'ai l'impression que la sécurité des usagers de la route va être mise en péril.

Mais aussi, quand je parlais du troisième traversier, je comprends que c'est un peu l'intention que les gens de la Société avaient, mais, dans l'éventualité où l'achalandage va être tel qu'on va se retrouver, virtuellement, avec le même problème qu'on avait connu avant 1995, est-ce qu'on songe à utiliser, comme navire d'appoint, un des navires actuels, pour désengorger?

M. Brassard: Je vous écoute, là, et êtes-vous en train de nous dire que ça s'est aggravé depuis que les deux navires allongés sont, maintenant, opérationnels? Est-ce que vous êtes en train de dire que ça s'est aggravé, les files d'attente, par rapport à ce qui existait antérieurement?

M. Gagnon: Ce que je mentionne, c'est que le trafic passe, mais le fait de faire traverser en même temps un grand nombre... L'autre jour, je pars de Forestville à 21 heures, j'arrive à Tadoussac... Sur la route en m'en venant, j'ai rencontré, à un moment donné, trois convois d'une douzaine de vans à peu près, là. Ce n'est pas une situation qu'on connaissait avant. Est-ce que c'est lié à l'augmentation du trafic? Moi, ce que je mentionne, c'est que, quand on regarde aussi la progression de la hausse de la circulation depuis plusieurs années, les éléments de solutions qu'on avait mis en place, au fil des récentes années, il ne faudrait pas les enlever pour nous remettre dans la situation qu'on avait, même si les navires ont une meilleure capacité, là. Mais je sais qu'il y a d'autres problèmes aussi, en raison de la configuration du réseau.

M. Brassard: Ah bien, ça! Voilà! Il y a la configuration du réseau, aussi. Il y a, sans doute, un programme d'intervention à mettre ne oeuvre sur le réseau routier lui-même.

M. Gagnon: Il n'en reste pas moins qu'avec la fréquence des traversées, quand tu traverses tout d'un coup une quinzaine de vans, eux autres, le temps qu'ils s'éparpillent le long du chemin, ça fait des convois. Moi, il me semble que ça augmente le danger pour l'usager de la route. À ce moment-là, quand je parlais du troisième traversier, c'est pour s'assurer toujours de cette fluidité-là. Parce que tu as les vans; les conducteurs ne veulent pas rester en arrière des vans. Alors, il se prend des risques. C'est pour ça que je vous dis que ça a certainement une incidence sur le danger d'utiliser la route, résultant des bouchons.

M. Brassard: Oui. Il y a des interventions à faire sur le réseau routier, j'en conviens, mais, dans la planification de la Société, l'allongement des deux navires était la réponse et la solution. Et ajouter un troisième navire, même de façon temporaire, ça entraîne des coûts très, très élevés. Un troisième navire, c'est très coûteux. Je ne suis pas certain que, dans le contexte budgétaire présent, c'est envisageable ou même souhaitable.

M. Gagnon: Mais il y a quand même un frein au développement que constitue la présence de cette rivière-là, il faut trouver une façon d'assurer une meilleure fluidité.

Une voix: Un pont...

M. Brassard: C'est sûr que, avant 18 heures, je vois un projet se pointer à l'horizon.

M. Gagnon: Se profiler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Se profiler... Ha, ha, ha! Bien, on va examiner puis analyser cette problématique-là. Je prends acte de vos remarques. Je ne suis pas convaincu qu'il y a eu aggravation. C'est une conclusion à laquelle vous arrivez. Je comprends que vous avez une expérience bien personnelle de la situation. C'est comme dans mon cas, la traversée de la Réserve des Laurentides, je l'expérimente depuis longtemps. Alors, je ne veux pas dire que ce que vous dites n'est pas fondé, bien au contraire. Mais je pense que ça mérite d'être analysé puis, avant d'envisager de la part de la Société l'ajout d'un troisième navire, il va y avoir une sérieuse réflexion, compte tenu des coûts que ça implique.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Saguenay? Vous êtes perplexe?

M. Gagnon: Je le demeure.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: L'autre problème d'un troisième traversier, au point de vue géométrie, est-ce que ça serait fonctionnel? Est-ce qu'il pourrait opérer trois traversiers dans cet espace-là, en même temps?

M. Brassard: Oui, oui, ça peut se faire. Ce n'est pas un problème d'horaire, ce n'est pas un problème d'organisation. C'est qu'on a allongé les deux navires, on a mis ça en chantier. Ça a coûté presque 30 000 000 \$ de fonds publics, justement pour alimenter la capacité des deux navires et mieux répondre aux besoins. C'était ça, la solution privilégiée, choisie, et non pas ajouter un troisième navire. Ce que le député de Saguenay nous dit, c'est que ça n'a pas tellement amélioré la situation, à ce que je comprends.

M. Gagnon: La fluidité du...

M. Brassard: À moins qu'on en arrive à la conclusion que, depuis les dernières années, le trafic lourd, la circulation de gros véhicules, de camions a augmenté de façon rapide.

M. Gagnon: Oui, ça augmente, et c'est un des facteurs, et ça va continuer d'augmenter. Prenez l'investissement que Kruger fait. Kruger a annoncé la scierie à Ragueneau...

M. Brassard: La scierie que vous avez annoncée avec beaucoup d'éclat.

• (17 h 50) •

M. Gagnon: Huit cents emplois directs et indirects. Ça va avoir une incidence. Il va y avoir de l'exportation, ils vont écouler leur production. Ces camions-là embarquent sur la route et, actuellement, tu viens t'agglutiner, soit à Tadoussac ou à Baie-Sainte-Catherine, quand ça redécalle, après, bien, comme il y en a plus et, considérant aussi la configuration du réseau, ça fait en sorte qu'il y a de plus grands convois et ça met en péril l'usager de la route. Moi, c'est ce que je perçois. Je ne dis pas que ça n'a pas augmenté, mais la circulation, c'est la fluidité qui s'en ressent. C'est des demandes que je fais, aussi.

(Consultation)

M. Brassard: Si je comprends bien la dernière remarque du député sur la croissance économique de la Côte-Nord, l'augmentation des emplois, la croissance de l'emploi, des investissements, je sens, là, que le projet se profile encore davantage à l'horizon. La brume...

M. Gagnon: Se dissipe.

M. Brassard: ...se dissipe. Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Vous allez venir à ma conclusion.

M. Brassard: Vous y allez par étape, hein?

M. Gagnon: ...effectivement.

M. Brassard: Vous attendez le dernier cinq minutes, je trouve. Ha, ha, ha!

M. Gagnon: Ou on se réserve pour un autre moment.

M. Brassard: Pour un autre moment.

M. Gagnon: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Traverse des Îles-de-la-Madeleine

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Je sais que la traverse des Îles-de-la-Madeleine, puis Souris, l'Île-du-Prince-Édouard, ça, c'est un traversier de la responsabilité fédérale. Est-ce qu'il y a une contribution provinciale qui se fait?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: C'est strictement fédéral.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il n'était pas question, à un moment donné, peut-être durant la campagne de 1994, d'avoir un service de traversier entre Gaspé et les Îles-de-la-Madeleine?

M. Brassard: Il y a un promoteur... Il y a une entreprise privée, c'est l'an passé ou il y a deux ans? Pendant deux ans, il y a une entreprise privée qui a fait la navette entre Carleton, en Gaspésie, et les Îles, sans subvention. C'était vraiment un projet purement privé, puis, bon, ça s'est révélé non rentable. Il y a même eu faillite de l'entreprise. Alors, ce n'est pas près de réapparaître comme projet.

M. Middlemiss: La traverse des Îles-de-la-Madeleine, est-ce qu'il n'y avait pas des pourparlers, le provincial avec le fédéral, d'avoir un nouveau traversier et est-ce que c'est encore quelque chose qui est plausible? Où en est l'état du dossier?

M. Brassard: Tout ça se situait dans le contexte de relance des chantiers de marine, à l'époque, qui étaient en plein déclin et, on cherchait, évidemment, des projets pour relancer les opérations de l'autre côté du fleuve. Donc, il avait été question que le gouvernement du Québec participe financièrement à la construction d'un navire pour les Îles, à condition, bien sûr, que le fédéral aussi soit partie prenante et même le principal investisseur, compte tenu que c'était sous sa responsabilité. Bon, cette offre-là n'a pas eu de suite, pour la simple raison que le fédéral n'a pas accepté ce genre de proposition. Alors, il n'y a pas eu de suite.

M. Middlemiss: Le provincial n'était pas impliqué avec le fédéral dans le changement? Est-ce que le bateau qui est là, il n'a pas été question que c'était le temps de le changer parce qu'il prenait de l'âge, quelque chose comme ça?

(Consultation)

M. Brassard: Il a été surtout question... mais encore une fois il n'y a pas eu de suite à ça. Le fédéral était intéressé au Camille-Marcoux, qui est le navire qui fait la traverse de Matane, pour l'envoyer aux Îles. Là ça aurait évidemment obligé le gouvernement du Québec soit

à acheter un autre navire ou à en faire construire un pour remplacer le Camille-Marcoux qui aurait été mis en service du côté des Îles. Ça ne s'est pas fait parce que, à l'époque, le gouvernement du Québec n'était pas vraiment intéressé de se départir du Camille-Marcoux. Alors, il n'y a pas eu de suite.

M. Middlemiss: M. le Président, vous avez indiqué tantôt que le provincial n'a rien à faire avec ça. C'est de juridiction fédérale. Est-ce que c'est parce que le départ se fait dans une province et qu'il arrive dans une autre province? C'est la seule et unique raison.

M. Brassard: Oui. C'est interprovincial.

M. Middlemiss: Et est-ce que c'est la route la plus courte au point de vue... est-ce qu'il y aurait d'autres routes qui seraient plus avantageuses pour les gens des Îles?

M. Brassard: Oui, je pense que c'est la route maritime la plus courte. C'est pour cette raison que c'est celle-là qui a été privilégiée.

M. Middlemiss: Moi, c'est sur la Société des traversiers, à moins qu'ils soient impliqués dans le transfert des ports aux municipalités un peu comme les... Ça, ce n'est pas la Société qui s'occupe de ça?

M. Brassard: Ce n'est pas vraiment la Société, c'est le ministère lui-même qui est impliqué dans cette opération fédérale en cours de transfert ou de délestage de ses infrastructures portuaires soit à des corporations publiques, soit à des municipalités. C'est surtout le ministère qui est concerné.

Le Président (M. Lachance): Une dernière intervention sur la Société des traversiers par le député de Saguenay?

Traitement des plaintes

M. Gagnon: Oui, brièvement. Est-ce que vous avez un service de gestion des plaintes?

M. Fortier (Jocelyn): Oui, effectivement. On a un directeur des relations publiques et du service à la clientèle vers qui sont dirigées toutes les plaintes qu'on peut recevoir, lorsqu'on reçoit des plaintes.

M. Brassard: Vous voulez savoir s'il y en a beaucoup?

M. Gagnon: Ha, ha, ha! Oui, et comment sont-elles traitées?

M. Brassard: Sont-elles traitées?

M. Gagnon: Lundi soir dernier, je rencontrais le conseil de ville de Baie-Comeau, puis un des membres du

conseil m'interpellait sur une situation qui a été vécue récemment lorsque le traversier ne pouvait accoster à Baie-Comeau. Les gens ont été débarqués à Godbout, puis il y en a qui n'avaient pas leur voiture et il n'y avait pas de système qui avait été organisé pour leur permettre de se véhiculer vers Baie-Comeau. Je vous donne l'information, avec le prix que j'ai payé. C'est ce qu'on me disait. Ça me semble un peu incongru comme façon de faire. C'est pour ça que je me demandais...

M. Brassard: M. Fortier, y a-t-il beaucoup de plaintes? Et comment la Société les traite-t-elle? C'est ça finalement la question.

M. Fortier (Jocelyn): Bien, il n'y a pas beaucoup de plaintes. Il peut y avoir des plaintes ponctuelles. De ce temps-ci, on en a sur Québec—Lévis, sur les tarifs et le service de nuit, vous vous imaginez bien. Mais, en dehors de ça, on n'a pas beaucoup de plaintes. Il peut y avoir à l'occasion une petite réclamation pour certains accrochages ou autres, mais des plaintes, on n'en reçoit pas beaucoup. Et je vous avouerai que cette plainte-là dont vous parlez m'étonne. C'est très, très rare qu'on est obligé d'aller accoster ailleurs, d'aller accoster à Godbout plutôt qu'à Baie-Comeau et, de mémoire, moi... généralement, on organise un système de transport ou de relève pour ne pas laisser les usagers en plan. C'est sûr que, si l'horaire prévoit l'arrivée à Godbout, les gens s'arrangent à ce moment-là. Mais, si on doit modifier l'horaire pour une raison quelconque, moi, de mémoire... depuis que je suis à la Société, on a toujours trouvé une alternative pour ne pas laisser nos usagers en plan, nos clients en plan.

M. Brassard: Vous avez un affidavit là-dessus.

M. Gagnon: J'étais tout aussi surpris. C'est pour ça que je l'ai indiqué, et je vous donne l'information avec le prix que j'ai payé.

• (18 heures) •

M. Fortier (Jocelyn): Je vous remercie mais, moi, je n'ai pas eu communication de ce genre de plainte, en tout cas. Généralement, c'est le genre de plainte que le directeur des services à la clientèle nous communique immédiatement lorsque ça arrive, parce que c'est quand même grave, à mon avis.

M. Gagnon: Ça va.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. Fortier. Merci aux gens de la Société des traversiers. Il est 18 heures. Je signale aux membres que la commission que, pour des raisons indépendantes de notre volonté, nous avons déjà pris 32 minutes de retard par rapport à ce que...

M. Brassard: M. le Président, pour les gens de la Société, est-ce qu'on considère qu'on en a terminé avec la Société des traversiers?

Le Président (M. Lachance): C'est bien ça, M. le ministre.

M. Brassard: Très bien.

Le Président (M. Lachance): Alors, à moins d'un consensus, on termine nos travaux maintenant et...

M. Middlemiss: Oui...

Le Président (M. Lachance): Ça sera repris plus tard?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 1)