



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Période: Janvier à octobre 1990

Le jeudi 14 février 1991 - No 70

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Le jeudi 14 février 1991

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures treize minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît, MM. les députés! La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers relevant du ministre des Transports, excluant le secteur voirie, à compter de janvier 1990. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Khelifa (Richelieu).

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avant de commencer les engagements, je dépose la réponse aux questions laissées en suspens lors des séances des 30 et 31 janvier 1990. Alors, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre, ou si on commence?

M. Elkas: Je voudrais tout simplement, Mme la Présidente, remercier mes collègues d'être ici avec nous aujourd'hui. À la demande de M. Garon, on voulait le faire avant la session. On a pu trouver un petit peu de temps et on est prêts à répondre à toutes les questions que vous auriez à poser sur les centaines d'engagements qu'on a devant nous.

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

M. Garon: Je n'ai pas de remarques.

Engagements

Janvier 1990

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de remarques. Alors, on passe aux engagements de janvier 1990.

M. Garon: Je veux voir les engagements.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1.

M. Garon: À l'engagement 1, il y a deux soumissions reçues: une est non conforme, Ultramar Canada inc. On dit: Ne peut livrer dans nos réservoirs. Qu'est-ce que ça veut dire?

M. Elkas: C'est qu'elle ne pouvait pas livrer

dans les réservoirs sur les lieux. Alors, c'est pour ça qu'elle est non conforme.

M. Garon: Pourquoi a-t-elle soumissionné si elle n'était pas capable de livrer?

M. Elkas: Je ne le sais pas. Il faudrait quasiment demander au ministère des Approvisionnements et Services. Elle a été sortie du fichier. Elle est dans Rosalie.

M. Garon: Est-ce que c'était leur gazoline quand même, quand c'était le Dépanneur McKinnon qui livrait?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Est-ce que c'était la même gazoline de toute façon?

M. Elkas: Ah oui!

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je veux dire. Ce que je veux dire, c'est: Est-ce qu'il soumissionnait en leur nom? Le dépanneur, lui, prend sa gazoline où?

M. Elkas: C'est probablement le mode de transport. Il avait peut-être des camions ou l'autre n'en avait pas.

M. Garon: Parce qu'il y a une grosse différence quand même; c'est quasiment 5000 \$ sur un contrat de 20 000 \$.

M. Elkas: Il y a peut-être 5000 \$ attribués au transport.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1 est vérifié. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Les engagements 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'engagement 9.

M. Garon: L'engagement 9. Est-ce que le contrat pour la réalisation d'une étude des répercussions environnementales du projet de modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, dans le tronçon Bois-Franc à Roxboro, a été réalisé en fonction du contrat? On a ici un montant autorisé de 255 000 \$.

M. Elkas: Celui-là? Oui, il a été réalisé.

M. Garon: Et puis? Est-ce que ça a coûté le

même montant que prévu ou ça a coûté plus cher?

M. Elkas: M. Lussier pourrait peut-être... Cette partie-là est complétée sans surplus mais il y a un autre volet qui a été ajouté. Vu qu'on a un élargissement du tracé, le fédéral nous a demandé une autre étude qui va couvrir cette partie qui se trouve environ de...

M. Garon: L'étude portait sur quoi, puisque la ligne était déjà là?

M. Elkas: ...22 kilomètres.

M. Garon: La ligne était déjà là, pourquoi... L'étude a des répercussions environnementales.

M. Elkas: C'est soumis à l'étude d'impact, et c'est la loi qui nous l'impose.

M. Garon: Oui, ils étudient quoi, au juste?

M. Elkas: L'ensemble...

M. Garon: Le train passait déjà là. C'est la même ligne.

M. Elkas: On change les voies. On élargit les voies. Il y a des stations additionnelles qui sont mises et changées de place. Tout ça a un impact.

M. Garon: Oui. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude?

M. Elkas: Dans un mois, elle va être déposée au Bureau des audiences et ça va me faire plaisir de vous en déposer une ici.

M. Garon: O.K. Dans un mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vérifié, sous réserve de la réponse à la question. J'appelle l'engagement 10.

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

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10 est vérifié. J'appelle l'engagement 11.

M. Garon: Contrat pour la réalisation du développement par prototypage évolutif d'un système de gestion des crédits au service des contrats. J'ai essayé de comprendre ça et je n'ai pas réussi. Ça veut dire quoi, ça? "La réalisation du développement par prototypage évolutif"; je vous dis que c'est un langage correct.

La Présidente (Mme Bélanger): "...d'un système de gestion des crédits au service des contrats."

M. Elkas: M. le député, toutes les fois qu'on octroie des contrats, le système de suivi comme tel ou le système de gestion est inexistant. Nous avons donné le mandat à cette firme de nous monter un programme qui nous permettra de faire un suivi et d'être pas mal plus efficaces qu'on ne l'est dans le moment. Je ne dis pas qu'on ne l'est pas mais il y a toujours moyen d'améliorer.

M. Garon: Faire un suivi sur informatique... Ce n'était pas informatisé, le suivi?

M. Elkas: Il ne l'était pas, mais il va l'être.

M. Garon: Ça fait longtemps qu'on avait fait ça, nous autres, à l'Agriculture. La gestion des contrats au ministère n'était pas informatisée?

M. Elkas: Non. On me dit que ce n'était pas le cas.

M. Garon: Bon! Alors, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 11, vérifié. J'appelle l'engagement 12.

M. Garon: L'engagement 12, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13.

M. Garon: L'engagement 13. Alors, de quel mélange... On dit: "Contrat pour la réalisation d'une étude de faisabilité de nouveaux mélanges bitumineux." De quels mélanges s'agit-il? Quels ont été les résultats... Est-ce que l'étude est faite et quels en sont les résultats?

M. Elkas: L'étude n'est pas terminée. Il va sans dire, vous le savez, que des mélanges, il y en a eu dans le passé. Ceci a pour but de faire un inventaire de tous les mélanges qu'on a eus et de nous permettre aussi de tirer des conclusions. Je pense que ce qu'on recherche, c'est savoir si on ne pourrait pas retrouver, à l'intérieur de tout ce qu'on a fait dans le passé, les meilleurs mélanges, dépendant des conditions.

M. Garon: Mais quels genres de mélanges? Des mélanges de quoi et de quoi?

M. Elkas: Des mélanges bitumineux pour, évidemment, rendre...

M. Garon: Des mélanges bitumineux, ça veut dire...

M. Elkas: Rendre plus fort le mélange qui pourrait éviter Torignage".

M. Garon: Pour éviter quoi?

M. Elkas: L'orniérage, excusez.

M. Garon: Je ne suis pas sûr de ça. On pense éviter l'orniérage par les mélanges de bitume.

M. Elkas: Vous dites toujours qu'on ne fait pas grand-chose au ministère pour les éliminer. On pose des gestes concrets pour le faire et là, on nous critique.

M. Garon: Moi, j'aurais pensé baisser le poids des camions.

M. Elkas: Ça a été fait et le contrôle... On a eu la grande discussion sur ce sujet, M. le député de Lévis, vous le savez. On prend tout ce dossier-là à coeur; on va de l'avant avec.

M. Garon: Quels sont les résultats de l'étude?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Quels sont les résultats?

M. Elkas: On ne les a pas tous encore. Ce n'est pas terminé, comme je l'ai mentionné.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont des chances de trouver quel mélange éviterait l'orniérage?

M. Elkas: Seulement 22 000 \$ sur 88 000 \$ ont été dépensés, M. le député. Alors...

M. Garon: Le contrat a été donné quand, et quand doivent-ils finir l'étude?

M. Elkas: Je n'ai pas la date précise mais il est assez récent. Mais ça va nous prendre environ 10 mois avant qu'on ait les résultats. On commence...

M. Garon: Parce que, de la manière dont c'est dit, on dit: Une étude de faisabilité de nouveaux mélanges bitumineux. Je ne suis pas capable de comprendre ce que ça veut dire. Vous étudiez quoi, au juste?

M. Elkas: Non, mais j'ai mentionné...

M. Garon: La faisabilité de nouveaux mélanges ou bien vous testez la capacité de résistance au poids des mélanges. C'est quoi au juste? La faisabilité de nouveaux mélanges; j'imagine que les mélanges sont faisables mais c'est quoi la patente? Je ne comprends pas le but de l'étude.

M. Elkas: Si vous me permettez, je vais vous présenter notre expert, Ted Jiona, sous-

ministre adjoint, qui va peut-être vous éclairer sur la question technique que vous posez.

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

M. Jiona (Théodore): Mme la Présidente, je ne me prétends pas un expert sauf que ce dossier-là me concerne passablement. C'est qu'avec le temps, le ministère des Transports s'est permis de faire plusieurs sortes de mélanges bitumineux sur les routes et, avec le temps aussi, on s'aperçoit qu'il y a des comportements différents. Il y a des mélanges qui "ornièrent" facilement, il y en a d'autres qui fissurent facilement. Par contre, il y en a d'autres qui ont un très bon comportement, une très bonne stabilité. On veut savoir avec cette étude-là quel est l'optimum qu'on pourrait avoir comme rendement des mélanges bitumineux et choisir, de façon définitive, un mélange performant. Et comme on n'a pas les ressources internes pour le faire, on a demandé à une firme de le faire pour nous. Alors, ces gens-là font une évaluation de ce qui s'est fait dans le passé, ils vont nous faire des recommandations pour savoir ce qu'on doit faire dans le futur et puis ils doivent aussi regarder si les recommandations qu'ils vont mettre de l'avant sont facilement réalisables à grande échelle.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont regardé le mélange entre Charny et Saint-Jean-Chrysostome, du côté sud de la 20? C'est de l'asphalte qui est très récent et il est déjà "orniéré". Les creux sont déjà faits, entre Charny et Saint-Jean-Chrysostome.

M. Jiona: Oui. C'est un mélange qui a été fabriqué en 1989, si je me souviens bien. C'est très récent.

M. Garon: Ce n'est pas du vieil asphalte.

M. Jiona: Oui, c'est très récent. C'est un mélange qui va faire partie de l'étude qui est ici.

M. Garon: Ce mélange-là fait partie de l'étude...

M. Jiona: Oui. C'est un mélange spécial qu'on a mis là il y a deux ans, M. le député.

M. Garon: Il est spécial en démon. C'est celui qui a "orniéré" le plus vite que j'ai vu.

M. Jiona: Il est très décevant.

M. Garon: Hein?

M. Jiona: Il est très décevant. Le résultat qu'on en a obtenu est très décevant. Il y avait des qualités escomptées; c'était un mélange ouvert qui permettait d'éviter l'embrun lors des

pluies. Il y avait aussi...

M. Garon: Avec les trous, là?

M. Jiona: Oui. Mais par contre, sachant que, au Québec, les hivers sont très rigoureux, on a fait face à des difficultés considérables.

M. Garon: Vous en aviez parlé en commission parlementaire; moi, j'avais dit que j'étais très étonné que ça puisse être bon, ça.

M. Jiona: Ça peut...

M. Garon: Un mélange avec des trous dedans! Avec le gel qu'on a ici, si l'eau s'infiltré... Il y a des trous, l'eau va s'infiltrer et ça va geler. Ça ne peut pas être bien bon.

M. Jiona: Ça peut être bon, M. le député, à condition qu'on choisisse des sites très très particuliers. Moi, je verrais ce mélange-là dans un site très urbanisé où on a beaucoup de circulation, où on a un niveau sonore très élevé; et il y a aussi une question de sécurité. Mais, par contre, l'inconvénient, c'est qu'il est très difficile à déglacer l'hiver.

M. Garon: Oui, ça venait de la France, ça. Ils n'ont pas d'hiver, eux autres.

M. Jiona: C'est une technique française, c'est vrai.

M. Garon: J'aurais plutôt tendance à mettre ça dans le Grand Nord où ça ne dégèle jamais. Même s'il y a de l'eau dans les pores du bitume, ça va faire de la glace, ça va renforcer.

M. Jiona: Par contre, ce mélange-là a été mis, pour votre information, à Saint-Lambert, dans Montréal...

M. Garon: Saint-Lambert.

M. Jiona: ...et dans l'ouest de Montréal et on en a eu des félicitations. Mais par contre, ce n'est pas la même circulation.

M. Garon: Il passe au-dessus de 50 000 véhicules par jour, là.

M. Jiona: Exact.

M. Garon: Deuxièmement, il y a des pesanteurs. À Ultramar, il y a des camions pesants qui passent là. Il y a des usines très lourdes, que ce soit à Saint-Henri-de-Lévis, que ce soit à Ultramar, il y a des usines de produits lourds.

M. Jiona: Ça, oui, c'est un autre volet que vous attaquez; c'est le contrôle routier.

M. Garon: Bien, ce n'est pas le contrôle, c'est que les pesanteurs permises, à mon avis, sont trop fortes par rapport aux États environnants.

M. Jiona: On est peut-être trop permissifs; il y a trop de délinquants, aussi.

M. Garon: Mais pourquoi les autres États permettent-ils des charges... Les charges maximales sont moins lourdes, alors... En tout cas. On va pouvoir avoir une copie de l'étude quand elle va être terminée?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger):...

M. Garon: L'engagement 13 est vérifié-

La Présidente (Mme Bélanger): ...sous réserve de la réponse.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 14.

M. Garon: On marque: "Participation à un étude d'avant-projet préliminaire de 300 000 \$ pour le réaménagement du terminus régional STRSM, l'agrandissement de la station de métro Longueuil et le réaménagement des accès du réseau routier environnant: 150 000 \$. Est-ce que l'étude... Quel est le coût total de l'étude?"

M. Elkas: 300 000 \$.

M. Garon: Vous payez 50 %.

M. Elkas: Notre participation, c'est 150 000 \$.

M. Garon: Qui paie la différence?

M. Elkas: La ville de Longueuil, la STRSM.

M. Garon: Est-ce que l'étude est terminée?

M. Elkas: Mars 1990, M. le député.

M. Garon: Mars?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: 1990?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qu'est-ce qui est arrivé après l'étude? L'étude, parce que c'est un avant-projet

préliminaire, qu'on dit.

M. Elkas: Là, on poursuit nos discussions avec la ville de Longueuil pour regarder tout le design des routes, du stationnement, surtout le problème qui touche à l'accessibilité. Le stationnement a tout un impact sur le trafic qui va sur le pont Jacques-Cartier et il faut changer les voies d'accès. Il y a de gros problèmes.

Et, de plus en plus, comme vous le savez, on essaie d'encourager le transport en commun dans ces régions-là, et les CIT, de plus en plus, s'impliquent au niveau de la gestion du transport en commun dans la région. On prévoit...

M. Garon: Est-ce que...

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: ...vous êtes satisfait du fonctionnement de l'ORT depuis que...

M. Elkas: CMTC.

M. Garon: ORT.

(14 h 30)

M. Elkas: Non, c'est changé en CMTC. Dans la loi, c'est CMTC. Si je suis satisfait? Je dois vous dire bien honnêtement que j'ai été un peu inquiet au début. Je me disais: Ça "va-tu" démarrer cette affaire-là?... vu qu'il y avait une bonne volonté pour le faire. On sait que les gens ne s'entendaient pas nécessairement sur la formule de partage. Ils ont réglé avec l'aide de notre ministère. J'ai rencontré des représentants cette semaine et ils sont très heureux de la direction où va le CMTC. Ils sont très heureux.

M. Garon: Tous, ça veut dire Laval, la rive sud de Montréal?

M. Elkas: Oui, les trois se sont entendus.

M. Garon: Ils sont très heureux.

M. Elkas: Je pense, M. le député, si vous me le permettez, que c'est une question de mieux se connaître. Le problème, dans le passé, c'est qu'on était séparés par le fleuve et la rivière des Prairies. On ne pensait pas nécessairement du point de vue de la grande région de Montréal. Le CMTC va permettre d'enlever les barrières et d'aller de l'avant avec un plan qui va satisfaire les utilisateurs.

M. Garon: Mais vous dites qu'ils sont satisfaits?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: La réforme de M. Ryan concernant le transport en commun, est-ce qu'ils en sont satisfaits aussi?

M. Elkas: Coudon! Il y a des pourparlers à la table Québec-municipalités et, comme vous, j'aimerais attendre au moins que les gens aient une chance de déposer des recommandations qui vont faire du transport en commun quelque chose qui est plus "gérable". Je trouve personnellement que, quand on vient chercher un montant d'argent aussi important, on ne devient pas nécessairement aussi imputable qu'on devrait l'être. Si je fais la perception, je deviens plus imputable. C'est un montant d'argent assez important, vous le savez. C'est 266 000 000 \$.

M. Garon: Oui, mais est-ce que la réforme que préconise M. Ryan dans son document de consultation vient à la demande du ministère des Transports concernant le transport en commun?

M. Elkas: Écoutez, c'est un ensemble de discussions que le gouvernement a eues et c'est la direction que le gouvernement prend.

M. Garon: Vous, là-dedans, avez-vous le leadership?

M. Elkas: Non, le leadership a été donné, d'ailleurs, à M. Ryan.

M. Garon: C'est lui qui a décidé ou bien...

M. Elkas: Les Affaires municipales. C'est lui qui... Ça touche la fiscalité municipale et, comme vous le savez, ça touche non seulement le transport mais ça touche aussi les routes locales, la police municipale. Ça fait des années que des gens - même de votre côté, votre collègue, le député de Masson - nous demandent d'agir au niveau du transfert des responsabilités ainsi que des coûts au niveau de la gestion du service policier dans les petites municipalités.

M. Garon: Ce que je voudrais savoir, parce que je trouve ça important, c'est sur le plan des responsabilités, des juridictions.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Dans le passé...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...les questions de transport des municipalités étaient discutées avec le ministre des Transports, la police avec le ministre de la Justice. Si une ville voulait se faire exempter d'avoir plus de policiers, c'était le ministre de la Justice qui embarquait là-dedans. Là, vous me dites que toute cette réforme est une réforme municipale, sous l'autorité du ministre des Affaires municipales, que c'est lui qui porte le ballon au complet. Ce n'est plus une question de transport, ce n'est plus une question de police,

c'est une question de fiscalité municipale. C'est ça que j'ai compris. Vous avez dit que c'était une question de fiscalité municipale.

M. Elkas: Mais on a été conseillés, comme vous le savez. Vu que c'est une question fiscale, c'est au ministre des Affaires municipales de parrainer le dossier. Mais de dire qu'on n'a pas été consultés, on a siégé au même comité. Les fonctionnaires de mon ministère ont aussi siégé au comité conjoint. Alors, on a été consultés dans les démarches. On n'est pas assis à la table Québec-municipalités. Le ministre des Affaires municipales est là pour ça.

M. Garon: C'est parce que c'est très important cette question-là. C'est une question **d'orientation** du gouvernement. C'est parce que si c'est vu comme une question municipale où on dit qu'on donne plus de responsabilités aux municipalités, c'est l'autonomie municipale - et c'est comme ça que le gouvernement l'interprète - c'est une orientation. Je ne vois pas tout simplement... Il y a des gens qui demandent de me rencontrer et, avant de les rencontrer, je veux savoir comment le gouvernement discute de cette **affaire-là**. Là, vous me dites que c'est évalué par le gouvernement comme une question de fiscalité municipale.

M. Elkas: Justement. Mais il reste encore, M. le député de Lévis - et vous allez être le premier à reconnaître le besoin d'augmenter notre efficacité sur le terrain - qu'il est évident que si une société de transport sait fort bien qu'elle va avoir, du gouvernement supérieur, 60 000 000 \$ indexés sur une période de tant, elle va prendre les 60 000 000 \$ et elle va courir après sans trop regarder d'où vient l'argent. L'argent, c'est toujours l'argent du contribuable. C'est un peu cela qu'on devrait respecter. Le point où je veux en venir, c'est qu'il est important que les gens deviennent de plus en plus imputables.

Vous avez fait le point d'ailleurs au niveau de la SAAQ pendant la commission parlementaire sur la loi 108, qu'on devienne responsables pour les gestes qu'on pose et non pas les donner à un autre. C'est un peu ça. J'ai déjà été dans les municipalités et je vous dis carrément qu'en 1981-1982, ce n'était pas agréable de venir ici, à Québec, à genoux, pour quêter 60 000 000 \$ ou 80 000 000 \$, ne sachant jamais si on était pour l'avoir ou non parce que l'année fiscale n'était pas la même que celle du municipal. On budgétait des montants d'argent, ne sachant pas si on était pour en avoir plus ou moins. Ce n'est pas nécessairement de la bonne gestion. Si on donne au municipal les pouvoirs d'aller chercher de l'argent dans un champ de taxation nouveau, qui est acceptable auprès des municipalités, pourquoi ne pas le faire? Ça répond d'ailleurs à ceux qui sont sérieux.

M. Garon: Ça a été changé par le ministre des Transports. Là, vous niez que la réforme qu'avait faite le ministre Côté, c'était une enveloppe fermée indexée pour le transport en commun à la suite des audiences qu'on avait faites au mois d'août 1987, à Montréal. Là, ensuite, il avait convenu qu'il y aurait un montant ferme indexé. Donc, les pèlerinages des municipalités n'étaient plus nécessaires. Elles savaient sur quel montant elles pouvaient compter d'année en année, pendant cinq ans, en tout cas.

M. Elkas: Le CMTC a été fermé pour une période de cinq ans, c'est dans la loi.

M. Garon: Pendant cinq ans.

M. Elkas: Les autres ont été ouvertes par après aussi, deux fois, si je me permets. Alors, il n'y a rien qui empêche un gouvernement de réouvrir une entente avec des municipalités.

M. Garon: Non, sauf que les gens savaient sur quel montant ils pouvaient compter.

M. Elkas: Oui, mais par contre, dans les contraintes **budgétaires**...

M. Garon: Vous venez de me dire, ils ne le savaient pas.

M. Elkas: ...auxquelles on fait face, il faut regarder tout l'ensemble, à savoir comment pouvons-nous aller vraiment réduire nos coûts. C'est un peu ça, le problème auquel on fait face aujourd'hui. On pense que parce que nous, au gouvernement provincial, on a des années qui nous entourent, on est les meilleurs gestionnaires de tous les dossiers. Ce n'est pas nécessairement le cas. Pourquoi ne pas donner au gouvernement municipal le droit de gérer certaines choses qu'il peut mieux faire que nous?

M. Garon: Vous, vous considérez à ce moment-là, dans le domaine du transport en commun, que la meilleure façon de faire une décentralisation et de confier la responsabilité aux municipalités, c'est que le gouvernement se désengage du transport en commun?

M. Elkas: Pas nécessairement. Vous savez, au niveau de l'exploitation et au niveau des dépenses capitales pour toute nouvelle acquisition - métro, bus - la participation chez nous est encore là. C'est notre devoir de trouver un moyen, pour l'ensemble des sociétés, d'investir dans des programmes d'immobilisation qui vont permettre un petit peu de motivation, si vous voulez, pour les mêmes sociétés.

M. Garon: J'ai compris dans les rapports des journaux - j'aimerais ça mieux l'entendre de

votre bouche - que la réforme que M. Ryan a déposée au mois décembre va apparaître dans le budget du ministre des Finances. J'ai vu dans le journal que, lorsqu'il avait rencontré l'Union des municipalités du Québec quand ils ont demandé un délai, il a dit: Il n'en est pas question; ça va être dans le discours sur le budget du ministre des Finances.

M. Elkas: J'aimerais bien vous répondre mais je ne le sais pas.

M. Garon: Vous n'êtes pas au courant?

M. Elkas: Je ne le sais pas, je ne suis pas au courant.

M. Garon: Quand vous faites votre négociation budgétaire... Parce que là, le processus budgétaire, rendu au mois de février, il est rendu dans ses derniers balbutiements, pas dans ses premiers; c'est fini, là. Normalement, le processus budgétaire commence à l'été; mais rendu au mois de février... Les crédits de votre ministère, normalement, c'est la troisième semaine de mars.

M. Elkas: Je n'ai pas encore fini; justement.

M. Garon: Mais vous devez être sur le bord de la fin, là.

M. Elkas: Sur le bord, mais pas rendus encore.

M. Garon: Je comprends qu'il doit rester quelques jours.

M. Elkas: Je vais les voir avec mes collègues et puis ...

M. Garon: Là, vous savez si on vous en donne ou si on ne vous en donne pas. Ou, si vous réaffectez ce que vous aviez pour le transport en commun, à quelle place vous le réaffectez ou si on vous l'enlève complètement.

M. Elkas: Je ne peux pas vous le dire à ce moment-ci. On va laisser le comité conjoint régler cette question-là. Vous savez que 266 000 000 \$ pourraient servir à bien des choses. Mais je ne suis pas en mesure de vous dire pourquoi.

M. Garon: Alors, engagement 14, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 14 est vérifié. Les engagements de janvier 1990 sont vérifiés, sous réserve de l'obtention des réponses aux questions. Alors, j'appelle les engagements de février 1990. L'engagement 1.

Février

M. Garon: L'engagement 1, vérifié. L'engagement 2, vérifié. Les engagements 3 et 4, vérifié. Engagement 5. On voit: "Subvention de recherche correspondant à la part du Québec pour les phases II, III, IV de l'étude sur la politique routière nationale, 128 000 \$." De quoi s'agit-il? Une subvention de 128 000 \$ à l'Association des routes et transports du Canada, Ottawa.

M. Elkas: M. le député, c'est un programme de recherche qui date de plusieurs années, auquel on a toujours contribué. Je n'ai pas tous les détails. Si vous me permettez, je vais essayer de trouver le fonctionnaire et vous revenir avec une réponse à ça. Mais c'est un partage de recherche qu'on fait sur les routes nationales et la politique qui s'associe à ça.

M. Garon: Mais c'est quoi, la politique routière nationale? À quoi se réfère-t-on quand on parle de ça?

M. Elkas: Je pense que ça rejoint un peu la question que vous avez souvent posée: Y a-t-il une politique routière nationale au Canada ou est-ce qu'on en a une simplement pour le Québec? Est-ce qu'il y a une espèce de partage sur l'ensemble des politiques de province à province? Et même, qu'est-ce qui se passe aux États-Unis? Si je ne m'abuse - je m'abuse peut-être - je crois que ça touche aussi toute la question de la signalisation dont on avait discuté pendant la commission.

M. Garon: C'est parce que, quand j'entends parler de la politique routière nationale, je comprends que c'est la politique est-ouest. J'ai l'impression qu'actuellement, depuis qu'on est dans le libre-échange, ce qui devrait nous intéresser, c'est la politique nord-sud plutôt que la politique routière nationale. Pour aller en Saskatchewan, moi, je dis: "So what!"

M. Elkas: En Ontario.

M. Garon: En Ontario, oui.

M. Elkas: Au Nouveau Brunswick, Nouvelle-Écosse...

M. Garon: En Ontario, on y va plutôt par l'Ontario, alors que les gens de l'Outaouais veulent avoir la route 50 pour y aller par le Québec. Mais quand je regarde vis-à-vis des États-Unis, ça fait dur. Justement, la députée de Mégantic-Compton me disait hier qu'il y a une route pour aller aux États-Unis chez elle, qui est encore en gravelle. Quand on va, par exemple...

M. Elkas: Mais ça, c'est...

M. Garon: Avec le libre-échange, il va falloir se racheter des chevaux parce que nos... Alors, si on veut, normalement, on a une autoroute vers New York mais vers le Maine, c'est moyen. Il y a la route du New Hampshire, aussi, par Sherbrooke, la route de New York, mais il me semble que... Je serais intéressé, moi, à voir l'orientation par rapport... Mettons qu'on est dans le libre-échange. Quelles sont les études qui ont été faites par le ministère en fonction de nos besoins dans un commerce? Parce que j'ai compris, dans la politique du libre-échange, que nos hommes d'affaires disaient... Je les voyais un peu comme les Alexandre le Grand de la conquête du marché américain. Mais là, si nos routes ne bougent pas, ne changent pas, il me semble que la cavalcade sera courte. Au lieu d'une politique routière nationale pour aller en Saskatchewan, en Alberta ou à Calgary, j'aimerais savoir quelle est votre orientation en termes de politique routière du Québec dans le cadre du marché commun ou de l'intégration des marchés de l'Amérique, surtout qu'on discute aussi avec le Mexique; c'est encore dans le sud. Quelles sont les orientations que le ministère a faites au point de vue des moyens de communication entre le Québec et le sud?

(14 h 45)

M. Elkas: Je regrette que le sous-ministre adjoint qui s'occupe de ce dossier ne soit pas ici pour vous expliquer exactement avec qui il est associé pour développer, d'ailleurs, et emprunter, échanger des politiques avec les gens au sud de nous. Vous savez que Me Gélinas, qui est de la Société d'assurance automobile du Québec aussi, s'est joint à des gens des US pour établir la politique au niveau de la sécurité des routes, des programmes de signalisation comme on vous l'a démontré. À savoir si le fédéral, au niveau de la politique routière nationale, va recueillir des informations des US, ça, je ne pourrais pas vous le dire. Je m'imagine qu'ils le font mais il faudrait que je m'informe auprès de mon...

M. Garon: La politique routière nationale, ce n'est pas juste les amendes et...

M. Elkas: Non, non. Le réseau, le programme de la signalisation, je pense qu'on l'avait assez bien expliqué pendant la dernière commission.

M. Garon: Mais depuis qu'on est dans le libre-échange avec les États-Unis, est-ce que vous vous êtes interrogés également concernant la question maritime?

M. Elkas: Oui. On est en train d'étudier toute la question maritime, tout le transport de marchandises et de personnes. Je vous annonce que les 15 et 16 mars, on débute un symposium sur le transport des personnes et des marchandises pour la grande région de Montréal. On va

établir une espèce de politique dans cette région-là; on va en faire une dans la région de Québec plus tard. On va savoir comment... On rejoint des gens qui vont... D'ailleurs, l'expertise qui concerne toute la question des affaires, l'environnement, toute la question d'étalement...

M. Garon: La question maritime, là, ce sont les bateaux de 35 000 tonnes qui peuvent aller à Montréal. Mais les bateaux peuvent venir à Québec jusqu'à 150 000 tonnes et on sait qu'il y a une réorientation des compagnies de transport maritime vers les 150 000 tonnes; et on est en compétition avec les ports de l'Atlantique. Québec n'est même pas en compétition avec Montréal, il est en compétition avec les ports de l'Atlantique. Est-ce qu'il y a une interrogation au ministère concernant le transport maritime et la plaque tournante que pourrait être la région de Québec? Là, dans le maritime, les gros bateaux... Cast, ce n'est pas pour rien que Cast veut quitter Montréal et s'en venir à Québec. S'il vient à Québec ou sur la côte de l'Atlantique, c'est parce qu'il change ses volumes de bateaux. Avec les bateaux qu'il veut employer, ils ne dépasseront pas le pont de Québec. Il n'est pas assez creux. Ce n'est pas à cause du pont, c'est à cause du creux. Le tirant d'eau n'est pas assez profond dans le fleuve.

Est-ce qu'il y a quelque chose qui se passe au ministère ou si on est encore dans la politique des traversiers entre Sorel-Saint-Ignace ou bien Québec-Lévis ou encore **Matane-Godbout** ou si on étudie aussi la politique de transport maritime? Y compris concernant la garde côtière parce qu'il y a une interrogation du ministre, un peu.

M. Elkas: Je sais que vous avez fait une sortie, M. le député de Lévis, et je ne me suis pas joint à la même défense que vous avez auprès de la province de Québec dans ce dossier, pour une raison. Essayer de déchirer ma chemise sur la place publique, avoir une confrontation avec les gens d'Ottawa et le ministre Lewis, ce n'est pas mon style. Par contre, j'ai pris avantage du fait qu'on avait beaucoup à offrir au ministre. Je n'ai pas aimé la formule qu'ils ont déposée sur le recouvrement des coûts. Je m'y oppose carrément.

Par contre, je pense qu'il est important de savoir qu'il y a peut-être d'autres formules dont on pourrait se servir pour réduire les coûts. Je pense que, oui, on doit ça aux citoyens et citoyennes de la province de Québec qui sont touchés d'ailleurs par les ports, comme vous le savez. La province reconnaît le fait que les ports sont de responsabilité fédérale, mais on est affectés directement. Alors, si c'est pour nous coûter plus cher ici, parce qu'on est à Montréal ou à Québec, je ne sais pas. Que ce soit 7 \$ par container vis-à-vis 0,55 \$ de plus à Halifax, il est évident qu'on regarde, nous aussi, toute la

question de l'équité. C'est pour cette raison-là que je rencontre M. Lewis, pour en parler avec lui - et d'autres sujets - dans les semaines à venir.

M. Garon: Avez-vous présenté votre proposition? Vous aviez jusqu'au 1er février pour le faire.

M. Elkas: J'ai eu une "extension". Je devais rencontrer le ministre pour en discuter. Il m'a demandé si on ne pouvait pas remettre ça, pour la simple raison que vous savez que M. Lewis fait partie du comité de guerre. Alors, il n'a pas eu le temps. C'était entendu qu'on était pour remettre ça au début de mars.

M. Garon: Le début de mars?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous allez rendre votre position officielle publiquement?

M. Elkas: Je vais le rencontrer avant de rendre ma position officielle. Et j'ai l'impression qu'on va pouvoir trouver une formule qui va répondre à la question qui nous préoccupe, toute la question de la garde côtière. Il y a la question de la garde côtière et aussi des études économiques qui n'ont jamais été faites, des études d'impact qui n'ont jamais été faites, au niveau de l'économie. C'est pour ces raisons-là qu'on veut demander à M. Lewis qu'il en fasse avant de prendre une position. J'ai espoir qu'il va le faire. Je crois fermement qu'on va pouvoir s'entendre.

M. Garon: C'est une demande que vous avez eue à l'été. Moi, je me suis prononcé là-dessus au mois de juillet dernier. Ça fait longtemps que c'est dans l'air, ça. Là, vous aviez jusqu'au 1er février et vous n'avez pas encore fait connaître votre position. Entre vous et moi, il y a eu unanimité comme quoi le service de la garde côtière, les fonds, ça coûte un coût faramineux.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est du bien-être social déguisé pour faire vivre les gens des Maritimes. Ne nous contons pas d'histoires, c'est un peu comme les chemins de fer dans l'Ouest pour faire vivre les gens de l'Ouest. C'est 25 000 kilomètres de chemins de fer non rentables, dans l'Ouest, garantis jusqu'à l'an 2000, pour les faire vivre. Et on les paie. On ne se paie même pas de services pour nous autres et on paie des gardes côtières chromées. Regardez le principal établissement, à Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard; ce n'est pas juste là que ça se passe. Là, ce sont des pêcheurs de homards; ils ne pêchent pas l'hiver. Alors, on a ce service-là.

Les hélicoptères sont même là. Quand les bateaux ont pris en feu dans le fleuve, ils sont toujours arrivés en retard parce qu'ils partent de trop loin.

M. Elkas: Non. C'est appuyé, M. le député de Lévis, par le fait que...

M. Garon: 36 % des coûts sont dans les Maritimes et ils vont leur charger seulement 2 % des frais. Et nous autres, on a seulement 20 % des coûts et ils vont nous charger 50 % des frais totaux qu'ils vont collecter. Il y a quelque chose... M. Mulroney, qu'il arrête de dire ses discours insignifiants à Québec et qu'il s'occupe donc de son affaire. Il y a toujours des limites à avoir des deux de pique comme premier ministre. C'est un domaine; on peut regarder ça. La garde-côtière, c'est un système totalement inefficace, pensé pour faire travailler du monde dans les Maritimes; et là, ils veulent nous envoyer la facture en plus.

M. Elkas: M. le député de Lévis, notre position rejoint la vôtre. On a identifié... Parce que le Vérificateur général aussi a fait ses études et a démontré clairement qu'il y avait du nettoyage à faire au niveau de la garde-côtière. Alors, notre position auprès de M. Lewis, c'est: Faites du ménage avant qu'on nous arrive avec des formules qui vont nous coûter plus cher.

M. Garon: Le gouvernement de l'Ontario est intervenu. Il n'est pas pénalisé autant que nous autres.

M. Elkas: Bien, c'est justement...

M. Garon: Il est intervenu. La province la plus pénalisée, c'est nous autres, et vous tendez la joue droite.

M. Elkas: Oui, mais j'ai consulté le milieu. Je pense que c'était le premier pas à faire...

M. Garon: Oui, mais le milieu vous demande d'intervenir.

M. Elkas: Oui, après consultation. Et je suis intervenu. J'ai voulu une rencontre avec le ministre et il n'était pas disponible. Il a compris notre position et m'a demandé si on pouvait se rencontrer dans la première semaine du mois de mars. C'est fait. Je vais peut-être sortir de là plus gagnant que vous ne pensez.

M. Garon: Mais c'est quoi, la position du Québec là-dedans? Est-ce que c'est une rencontre entre les deux ministres?

M. Elkas: M. le député de Lévis, comme je l'ai mentionné, on est contre la formule; qu'on l'applique, on est contre le principe. Comprenez

une chose, c'est que le port de Montréal a fait des pieds et des mains pour se rendre très efficace, un des ports les plus efficaces en Amérique du Nord et, du jour au lendemain, on lui enlève cette position concurrentielle - ce qui n'est pas correct - dans le temps de le dire. Alors, c'est ça qu'on va défendre, de notre côté. Et s'il y a des coupures à faire, faites-les aux endroits où c'est très évident, au niveau des... Et le Vérificateur général l'a dit aussi. Il a dit: Faites des coupures dans la garde côtière; c'est là que ça vous coûte cher. Et, comme vous dites, c'est chromé.

M. Garon: Il y a une autre affaire aussi, c'est que le gouvernement fédéral a ses bateaux à lui; il ne paie pas, lui. Là-dedans, il a ses bateaux à lui. S'il faisait payer ses bateaux, ses bateaux de guerre, ses bateaux... Je ne sais pas si vous avez déjà vu la carte qu'il y avait, pendant un grand bout de temps, à l'entrée du bureau du premier ministre. Elle montrait où étaient les bateaux au Canada au mois de décembre 1978, je pense. Vous voyez que les bateaux commerciaux sont tous dans le fleuve Saint-Laurent et sur les Grands-Lacs. Dans toutes les provinces maritimes, c'étaient tous des bateaux du gouvernement fédéral qui étaient là, sauf un pétrolier à Terre-Neuve. Le reste, c'étaient tous des bateaux qui appartenaient au fédéral. La garde côtière ou d'autres choses, ça appartient au fédéral. Dans le fond, on nous demande de payer pour faire vivre les Maritimes, encore une fois.

M. Elkas: M. le député de Lévis, comme je l'ai mentionné...

M. Garon: Moi, je pense...

M. Elkas: ...la formule qui sert, on est contre ce principe. On est contre le principe où on demande au port de Montréal de payer 10 ou 15 fois plus que le port de Halifax, parce qu'on prend une formule basée sur des milles marins, des distances jusqu'à un maximum de 300 milles marins. Ça donne que les 300 milles marins arrivent juste un petit peu dépassé Montréal. Alors, la personne à Thunder Bay, elle, va payer le même montant qu'à Montréal.

M. Garon: Et tous les ports du Saint-Laurent: Sept-Îles, Rimouski, Québec aussi.

M. Elkas: Bien, Sept-Îles, dépendant encore de la distance.

M. Garon: Ils paient le maximum, 300.

M. Elkas: L'exemple que j'ai donné, c'est que Halifax va payer - je crois que c'est 0,50 \$ de plus par container - et Montréal est prêt à payer, et Sept-Îles...

M. Garon: Oui, mais il n'y a pas que Montréal, là.

M. Elkas: Non, je le sais, Sept-Îles et les autres endroits.

M. Garon: Le maximum va être appliqué autant à Sept-Îles qu'à Montréal, qu'à Québec, qu'à Trois-Rivières, qu'à Rimouski.

M. Elkas: Bien oui, ça tombe dans les 300 milles marins. Je me suis servi de Montréal parce que c'est à peu près le dernier endroit au Québec. Passé ça, ils paient la même chose que chez nous. Alors, ce n'est pas juste et on n'accepte pas la formule.

M. Garon: Mais regardez, Cast. Quand Cast s'en ira de Montréal - il a annoncé qu'il s'en allait - il va aller à Québec ou sur la côte atlantique. Avec des tarifs comme ça, savez-vous que ça peut représenter plusieurs milliers de dollars du bateau.

M. Elkas: C'est pour ça. Je ne veux pas continuer à me répéter mais c'est pour ça que j'insiste pour que le ministre fédéral des Transports fasse des études d'impact pour voir l'impact que ça va avoir sur tous les ports qui longent le Saint-Laurent dans la province de Québec. Vous savez comme moi, Sept-Îles...

M. Garon: J'en suis convaincu. Mais pourquoi n'envoyez-vous pas votre lettre au fédéral pour dire votre position?

M. Elkas: J'aimerais la déposer.

M. Garon: Au chef Boyardee et à ses nouilles? Parce qu'il y a un nouveau chef Boyardee à Ottawa. Ils disaient qu'il y en avait un autrefois, un chef Boyardee en rouge; il y en a un en bleu, là. Pourquoi n'envoyez-vous pas votre lettre pour leur dire qu'on est en train d'organiser le Québec avec une tarification terrible.

M. Elkas: Notre lettre et notre demande vont être déposées en voyant M. Lewis. On a pensé que ce serait peut-être beaucoup mieux. Ça, vous ne pouvez pas le nier. On dépose et on discute les points qu'on veut soulever.

M. Garon: Le risque qu'il y a, actuellement, c'est qu'il y a des gens de l'industrie maritime québécoise qui ont tous écrit au ministre. Ils ont tous fait connaître leur position.

M. Elkas: Je les ai rencontrés.

M. Garon: Oui, mais c'est qu'au gouvernement fédéral, le ministre a commencé à leur répondre alors que le gouvernement du Québec

n'a pas encore fait connaître sa position. Là, ce n'est pas bon.

M. Elkas: M. le député de Lévis, comme je l'ai mentionné, j'ai fait connaître notre position au ministre Lewis et on s'est entendus pour avoir une rencontre dans la semaine du 4 mars pour en discuter. C'est un prolongement du "deadline" qu'on avait établi pour le 1er février.

M. Garon: Avez-vous pris connaissance de la lettre que le ministre Loiselle a envoyée au ministre Lewis? Vous pourriez au moins défendre le Québec autant qu'il le défend dans sa lettre.

M. Elkas: Mais, non... Vous savez, si vous voulez vous mettre devant un micro et faire le "show", c'est votre style.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Si vous pensez que vous pouvez faire avancer le dossier mieux que ça, faites-le. Mais la façon dont je veux l'approcher, c'est de déposer la lettre, lui faire une présentation et le rencontrer face à face pour qu'on ne s'échange pas des lettres ou qu'on négocie via les médias. Si c'est la façon dont vous pensez que vous pouvez gérer, faites-le, mais...

M. Garon: Non, non. Un instant! Il y a une consultation, il y a des documents écrits. Actuellement, on a demandé de faire connaître la position par écrit. Tout le monde l'a fait connaître sauf vous, sauf le gouvernement du Québec qui ne l'a pas fait connaître. Toute l'industrie et les gens... Vous avez d'ailleurs dit aux gens que vous feriez connaître votre position et elle n'est pas encore connue. Voyez-vous, ce n'est pas un 5 à 7 "over a cup of tea" avec le ministre fédéral qui règle le problème, là. Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est que le monde est en droit de savoir quelle position a pris le gouvernement du Québec dans ce dossier-là, par écrit, publiquement. Il n'y a pas que Montréal qui est en cause, là. Quand vous me parlez de Montréal, il n'y a pas que Montréal qui est en cause. Je peux vous dire que Trois-Rivières est en cause, Québec est en cause, Port-Cartier est en cause, Sept-Îles est en cause, Rimouski est en cause, tous les ports du Saint-Laurent sans exception sont en cause. C'est important. (15 heures)

M. Elkas: Mais les mêmes gens de l'industrie que j'ai rencontrés, je les ai rencontrés la veille où on devait déposer notre position. J'ai fait savoir notre position. J'ai écrit une lettre au préalable au ministre Lewis, lui demandant une réunion; et puis, ça s'est fait. J'ai demandé un prolongement de la date limite du 1er février, ce qui nous mène à la première semaine du mois de mars. Vous allez voir qu'on ne sera pas perdants

dans cette affaire-là. C'est le but, d'ailleurs. Vous êtes peut-être préoccupé par la façon dont on va communiquer nos informations. Ce qui est important, c'est le résultat final. Je pense que vous commencez à me connaître, M. le député de Lévis.

M. Garon: Bien, je ne le sais pas, moi, là.

M. Elkas: Un gars qui peut avancer des dossiers, pas seulement qui peut en parler.

M. Garon: Je ne peux pas dire ça, là. Il semble que...

M. Elkas: Seulement, je suis bien déçu de bien des...

M. Garon: On vient justement de parler de transport en commun. Vous venez de dire que c'est le ministre des Affaires municipales qui règle la patente. Le transport en commun...

M. Elkas: La fiscalité, la fiscalité.

M. Garon: Alors, dans la politique routière nationale, vous allez nous envoyer des informations concernant la recherche...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...pour les phases II, III et IV de l'étude sur la politique routière nationale. Et est-ce qu'on pourra nous donner aussi le mandat de la recherche en cause, pour lequel le gouvernement du Québec va payer 128 000 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci. Alors, engagement 6, vérifié. Engagement 5, pardon.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5, vérifié.

M. Garon: Engagement 6.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: "Subvention pour permettre d'uniformiser la réglementation sur les poids et dimensions des camions au Canada et d'analyser les aspects économiques de cette uniformisation. Cette subvention servira plus spécifiquement à payer la contribution du Québec pour le fonctionnement du sous-comité de mise en oeuvre pour les années 1987 et 1988." Alors, il s'agit d'une uniformisation avec qui?

M. Elkas: Avec le Canada...

M. Garon: Avec le Canada.

M. Elkas: ...et les autres provinces. Oui.

M. Garon: Et avec les États-Unis?

M. Elkas: Ça vient aussi.

M. Garon: C'est uniformisé déjà. On a des poids trop lourds avec le Canada.

M. Elkas: Les relations sont établies avec la SAAQ, entre les États-Unis et le Québec, comme, je pense, on vous l'avait mentionné. Dans le projet de loi 108, je pense qu'on vous l'a assez bien expliqué.

M. Garon: Mais est-ce qu'on participe à des associations américaines ou si on est seulement dans des associations... C'est marqué: Association des routes et transports du Canada. On envoie notre montant et ils ont le leadership. Alors, est-ce que nos organismes, on les fait participer dans les associations avec les Américains? Parce que dans le **libre-échange**, il faudrait être un peu à notre compte dans nos... Les intérêts du reste du Canada dans les relations est-ouest, ce n'est pas nos intérêts. Nos intérêts sont dans des relations nord-sud. Tantôt, nos camions, il va falloir qu'ils aillent de plus en plus vers les États-Unis, vers le Mexique. Et après, quand l'entente sera signée avec le Canada, les États-Unis et le Mexique... On me dit qu'il y a cinq autres États latino-américains qui suivent les négociations avec le Mexique. On va se retrouver tantôt avec un marché... l'Amérique au complet pour faire contrepoids à l'Europe, marché dans lequel il y aura deux fois plus de monde, avec un défi extraordinaire au point de vue du développement des Amériques.

M. Elkas: Comme on vous l'a expliqué pendant la commission parlementaire sur la loi 108, la SAAQ vous l'a expliqué. Vous avez le nom des associations, NACHO et NAPO, des associations américaines avec lesquelles on est associés et c'est de là qu'on a des échanges avec ces gens-là. Je pense qu'on vous l'a tout expliqué dans...

M. Garon: Oui, sauf qu'on remarque que vous vous associez avec le Canada et que les poids sont pas mal uniformisés avec l'Ontario; sauf qu'avec les États-Unis, ce n'est pas la même chose du tout et le système de poids avec les États-Unis est complètement différent. Il me semble qu'il devrait y avoir, si on veut avoir une concurrence loyale... Regardez les camionneurs. Ils ont fait des manifestations. Ceux qui ont fait la première manifestation des camionneurs, l'an passé, parlent d'une concurrence déloyale, qu'ils doivent payer plus cher la "**gazoline**", qu'ils doivent payer plus cher les assurances, qu'ils doivent payer plus cher les frais bancaires parce que nos taux d'intérêt sont plus élevés. Et la

concurrence est différente. Il me semble qu'il serait intéressant, dans le domaine des transports, surtout dans le cadre du libre-échange, que l'uniformisation soit entre les États américains et le Québec et l'**Ontario** pour qu'il y ait une concurrence loyale entre les camionneurs. Autrement, aux camionneurs, on leur dit: On va t'attacher les deux pieds et les deux mains en arrière du dos, on va te bander les yeux et envoi, vas-y, gagne. Le gars dit: Je ne suis pas capable. Comprenez-vous? Écoutez. Le prix du gaz... On va entendre un petit 0,03 \$ qui va baisser dans quelques jours; apparemment depuis minuit. À la mi-janvier, je suis allé aux États-Unis. J'ai payé mon gaz - on venait de baisser le prix du gaz - 1,19 \$, 1,20 \$ le gallon américain pour quatre litres et demi de gaz...

M. Elkas: Où ça?

M. Garon: Au Maine. Ce n'est pas l'endroit où c'est le meilleur marché mais c'est le prix du gaz, 1,19 \$, 1,20 \$.

M. Elkas: C'est la moyenne nationale, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non. La moyenne nationale, à ce moment-là, c'était 1,25 \$. Elle venait de paraître, à part ça, dans le **US Today**. Le **US Today** disait 1,25 \$, la moyenne nationale. Mais je l'ai payé... Parce qu'il baisse actuellement. La nouvelle moyenne nationale n'était pas établie. J'arrive au Québec, un beau gros 0,70 \$ du litre multiplié par 4 fois et demi, ça fait - 4 fois 7, 28 plus 35 - 3,15 \$ le gallon américain. Aux États-Unis, c'est 1,20 \$ le gallon. Alors, comment voulez-vous qu'un camionneur **compétitionne** dans ces conditions-là? Quand on parle de question commerciale, il va falloir parler correctement, autrement on dit aux camionneurs: Essaie de te mordre le front avec les dents d'en haut; si tu es capable, tu vas être un champion. Il n'est pas capable. Alors, on lui demande de **compétitionner** dans des conditions complètement différentes.

M. Khelifa: La taxe ascenseur.

M. Garon: Pardon? Oui, mais l'ascenseur baissait; vous l'avez bloqué l'ascenseur, au plafond.

M. Camden: Posiez-vous les mêmes questions dans le temps où vous étiez ministre?

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

M. Garon: Oui. Mais la taxe ascenseur, c'est une taxe... Un ascenseur, ça monte et ça descend. Vous autres, vous l'avez monté au plafond, vous l'avez pris dans le "**top**", vous l'avez cimentée là, et vous avez dit, c'est fini.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant là, un instant, un instant.

M. Camden: J'ai l'impression, M. le député de Lévis, que vous la posiez, mais dans votre bureau, devant votre miroir, pas devant les journalistes.

M. Garon: Non, non, non.

M. Camden: Ça aurait été intéressant devant les journalistes.

M. Garon: Alors, vous remarquerez que même les cultivateurs avaient des tarifs d'électricité spéciaux à part ça, pour les faire, et ils étaient bien contents. Et à un moment donné, ils les avaient enlevés et ils avaient demandé de les avoir.

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

M. Garon: Là, il ne faut pas oublier une chose. Dans le temps, on était dans une industrie où le camionnage était réglementé. Là, on vient de faire une industrie du camionnage déréglementée, il y a quelques années. Le camionneur... Là, ça va être la compétition, la... Déréglementer, et on demande à nos camionneurs de compétitionner; mais là, ils sont dans des situations difficiles. C'est pour ça que je dis: Au moins, dans le système de poids et dimension des camions, ce n'est pas avec l'Ontario qu'est le problème, c'est avec les États-Unis.

Une voix: ...M. le député de Lévis.

M. Garon: Nous autres, il faut essayer de regarder vers La Mecque de Toronto. Il faut regarder vers les États-Unis. Dans le domaine économique maintenant, la partie va se faire de plus en plus avec les États-Unis. Regardons ce qui se passe depuis le libre-échange, depuis que le libre-échange est en cours. Demandez au président de Shermag. Il était pour le libre-échange au coton. Là, il trouve ça dur; il pense que la conquête est moins forte qu'il le pensait. Alors là, pourquoi? Parce que nos gens, il faut qu'ils soient dans des conditions compétitives. Quand les taux d'intérêt sont beaucoup plus élevés au Canada, quand le gaz est plus élevé, quand les prix... Alors là, ça compétitionne moins facilement. Le principal ennemi de nos entreprises dans le domaine de la concurrence, actuellement, c'est le gouvernement.

M. Elkas: Le gouvernement, M. le député, qui était là en 1981, 1982, 1983, qui a justement aboli le contrôle routier...

M. Garon: Ce n'est pas le problème du contrôle routier.

M. Elkas: Mais je trouve que... Non, laissez-moi là, vous avez eu votre opportunité.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Je trouve honteux que les mêmes gens qui ont aboli, parce qu'ils ne pouvaient pas gérer ou mettre sur pied le contrôle routier, c'était un peu... C'est vraiment l'absence du contrôle routier dans laquelle on se trouve aujourd'hui avec les illégaux. Il faut comprendre que les mêmes camionneurs qui vous ont approché, ils m'ont approché et ils ont dit: M. Elkas, on veut un contrôle routier.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Établissez donc de nouveau un contrôle routier. Les gens rentrent avec des masses et dimensions qui sont illégales; pourquoi ne faites-vous pas quelque chose? On a fait quelque chose, on l'a établi. Mais le dommage a été fait et c'est nous qui sommes pris avec les problèmes qui ont été créés par deux personnes que je connais, qui sont encore... Un sur deux est encore en place. Le chef de l'Opposition avait dit au ministre Clair, dans le temps: Mets fin au contrôle routier; ce n'est pas contrôlable, ce n'est pas "gestionnable". Alors là, on revient et on fait quelque chose de positif. On rencontre les trois associations de camionneurs cette semaine. On répond à leurs besoins. Ils sortent de là très satisfaits. C'est des gestes concrets qu'on a mis sur pied. On s'aligne avec ce qui se fait ailleurs. On a des associations avec des gens de l'Ontario, des gens des US.

M. Garon: En quelle année?

M. Elkas: Trois ou quatre, que vous avez mis fin aux contrôles routiers. Il en restart quoi? Une soixantaine.

M. Garon: Ils ont été transférés. Là, vous avez une industrie qui est déréglementée. Vous êtes au pouvoir depuis l'élection du 2 décembre; depuis le 11 ou le 12 décembre 1985; ça a fait cinq ans, là.

M. Elkas: C'est fait.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est fait.

M. Garon: Ce n'est pas fait.

M. Elkas: Vous avez été témoin des efforts qui ont été faits et reconnaissez au moins que la loi est passée, que l'embauche a débuté et qu'on a fait des raids dans plusieurs secteurs de la province où on a trouvé supposément des gens de l'extérieur qui étaient des illégaux; mais on en a

trouvé un **mosus** de paquet qui étaient de notre province, des citoyens de chez nous. Des amendes de 3000 \$ et de 6000 \$, il s'en est payé. Et le mot s'est passé, M. Garon, M. le député de Lévis. Le mot s'est passé au niveau des camionneurs, surtout aux États-Unis. Ils se demandent "what is going on in Québec?". La même chose que vous faites chez vous va s'appliquer ici. C'est le message qu'on donne.

M. Garon: Alors, allez-vous faire un comité sur les poids et dimensions des camions au Canada. Pas seulement au Canada mais avec les États-Unis? Là, vous mettez 39 000 \$ dans l'Association des routes et transports du Canada pour l'uniformisation des poids, pour uniformiser la réglementation sur les poids et les dimensions des camions au Canada. Il me semble que ça devrait être maintenant, à cause du libre-échange...

M. Elkas: Vous savez qu'on a baissé les dimensions, on a baissé les poids. Vous savez aussi, comme on vous l'a expliqué au mois de décembre, que la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, a des relations très étroites avec les US; elle appartient aux mêmes associations pour s'assurer qu'on rencontre ces objectifs d'avoir une uniformisation entre les US, le Québec et le restant du Canada.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le mandat de cette recherche pour laquelle vous versez 39 000 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 6 est vérifié.

M. Garon: L'engagement 6, vérifié. L'engagement 7, vérifié. L'engagement 8, vérifié. L'engagement 9. Subvention de 750 000 \$.

Une voix: Ce n'est pas une subvention.

M. Garon: C'est un supplément, pardon, de 750 753 \$ pour porter à 6 141 815,21 \$ le coût du contrat pour les travaux de réaménagement du rond-point de Dorval; la construction d'un stationnement à la station de Dorval, l'aménagement paysager, la construction d'un petit tunnel piétonnier, etc. Un tunnel piétonnier, c'est un tunnel pour faire quoi, ça?

M. Elkas: Je vais vous répondre, M. le député, et je vais demander à M. Hamel de se joindre à moi pour aller plus au niveau technique. Vous savez qu'on a eu un gros problème de capacité. Il y a eu une inondation dans la région et il a fallu faire une grande modification à la

station de pompage. D'ailleurs, en passant, le projet est complètement fini. C'est le dernier compte qu'on doit payer, mais je pense que M. Hamel pourrait nous expliquer exactement ce qui s'est passé.

M. Garon: Quel était le coût initial de ce contrat-là et quel va être le coût total, si le contrat est terminé?

M. Elkas: O.K. On va le regarder. M. Hamel pourrait peut-être expliquer.

M. Garon: Ce n'est peut-être pas le premier supplément. Est-ce que c'est le seul supplément ou s'il y en a eu d'autres?

M. Elkas: Le contrat était de 4 280 776 \$.

M. Garon: 4 200 000 \$?

M. Elkas: 4 280 776,23 \$

M. Garon: Le coût final va être de combien?

M. Elkas: De 5 978 520,70 \$.

M. Garon: Ça veut dire presque 50 % de dépassement. C'était 4 200 000 \$ et ça va monter à... Ici, vous le portez à 6 000 000 \$.

M. Elkas: Un tiers.

M. Garon: Vous dites à 6 000 000 \$.
(15 h 15)

M. Elkas: 5 900 000 \$, 4 200 000, 6 900 000 \$.

M. Garon: Ça fait ...

M. Elkas: 5 900 000 \$.

M. Garon: 4 200 000 \$ à 5 900 000, ça fait 1 700 000 \$ de différence; 1 700 000 \$ divisé par 4 200 000 \$, ça fait plus qu'un tiers.

M. Elkas: Un tiers.

M. Garon: Mais non.

M. Elkas: À peu près un tiers.

M. Garon: Ça fait plutôt ...

M. Elkas: Non, pas un demi.

M. Garon: Mais non, ça fait plus que 40 %.

M. Elkas: Vous avez avancé un demi.

M. Garon: Ça fait plus que 40 %, 1 700 000 \$ par rapport à 4 200 000 \$.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Vous avez beaucoup d'ingénieurs; ils ont certainement une règle à calculer dans leurs poches. Divisez 1 700 000 \$ par 4 200 000 \$, vous allez voir que ça fait plus que 40 % de dépassement.

M. Elkas: Est-ce qu'on peut vous répondre?

M. Garon: Oui. Je viens de diviser 1 700 000 \$ par 4 200 000 \$, ça fait 41 % de dépassement, presque 42 % de dépassement. C'est dans la moyenne des dépassements au ministère quand on est dans le coin de Montréal.

M. Elkas: C'est donc triste quand vous faites des commentaires comme ça. Je dois vous dire, M. le député de Lévis, que j'étais à Montréal quand le gouvernement que vous représentez avait un paquet de moratoires sur les routes; et des réparations, ça ne se faisait pas. On peut le voir par le montant d'argent qui a été dépensé dans cette même région. Aujourd'hui, on se trouve avec des problèmes que vous avez amorcés. Oui, dites-le.

M. Garon: On en dépensait plus que vous en dépensez.

M. Elkas: Voulez-vous, on va comparer le nombre de dépassements. On pourrait vous montrer le nombre de dépassements que vous avez faits. Aussi, aux mêmes compagnies que vous accusez d'être ...

M. Garon: Oui, c'était une moyenne autour de 15 % et aujourd'hui, ça approche 40 %. Deuxièmement, malgré le moratoire il s'investissait plus d'argent dans la construction et l'entretien de routes à Montréal en l'absence de moratoires qu'il ne s'en dépense actuellement.

M. Elkas: Alors, la question encore, M. le député de Lévis, c'est...?

M. Garon: C'est la même.

M. Elkas: Sur Dorval, sur le rond-point.

M. Garon: Là, vous m'avez dit les dépassements. La question concernait le tunnel piétonnier. C'est un tunnel pour faire passer le monde, pour faire passer les trottinettes ou quoi?

M. Hamel (Guy): Mme la Présidente ...

M. Garon: Vous avez fait des tunnels pour faire passer des véhicules de joueurs de golf à Montréal. C'est pour ça que je veux savoir.

M. Hamel (Guy): Le tunnel piétonnier dans le projet qui nous concerne sert à relier la gare

de Dorval, qui est située au nord de l'autoroute 20, pour permettre aux gens de traverser l'autoroute 20 d'une façon sécuritaire sous l'autoroute 20 pour avoir accès à la station d'autobus qui est située au sud de l'autoroute 20.

M. Garon: Le dépassement de 1 700 000 \$ par rapport à un contrat de 4 200 000 \$ est dû à quoi? Là, on dit que c'est parce que le pompage ne suffisait pas. Là, ça fait un gros dépassement.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour le bénéfice de...

M. Hamel (Guy): Le pompage est 750 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Pouvez-vous vous identifier s'il vous plaît?

M. Elkas: On l'a identifié Mme la Présidente. M. Guy Hamel. Et tout le monde semblait occupé à ...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Garon: Non, non. On avait compris.

M. Elkas: O.K. 750 000 \$ va sur la station de pompage.

M. Garon: Bon! Alors, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9, vérifié. J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: L'engagement 10, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 11.

M. Garon: L'engagement 11. Regardez bien le titre, c'est bien difficile de savoir ce que ça veut dire. Une subvention à l'Association canadienne du transport urbain pour une subvention de recherche correspondant à la part du Québec pour la réalisation d'un programme de recherche stratégique en transport en commun. Qu'est-ce que c'est ça?

M. Elkas: M. le député de Lévis, vous seriez peut-être le premier à critiquer, et moi aussi, si on se trouvait à faire des études où l'on faisait une duplication de ce qui se fait ailleurs. Vous savez que, trop souvent, on essaie de réinventer la roue. On se joint à ces gens-là pour s'assurer d'un design des plus récents. C'est un échange de recherches qu'on fait ensemble, qui touche les autobus et le design de ces mêmes véhicules. On en retire de grands bénéfices, M. le député.

M. Garon: Quand c'est fait par l'Association canadienne du transport urbain...

M. Elkas: J'ai les six projets, si vous voulez les étudier.

M. Garon: ...qui est à Toronto. Nous, on en manufacture, des autobus. Est-ce que nos prototypes développés au Québec sont un peu dans le circuit ou si c'est l'Ontario qui a le leadership, encore une fois?

M. Elkas: Sur les six points qui sont discutés et recherchés dans ces études, le Québec est vraiment représenté, surtout la consultation du Québec dans le développement d'un poste de travail ergonomique pour les chauffeurs. C'est un problème qui a été soulevé par l'ensemble des sociétés de transport au Québec. On a pris le leadership dans un des six, on le partage avec les autres, mais la consultation vient du Québec.

M. Garon: Bon! Vérifié. L'engagement 12, subvention temporaire pour l'année scolaire 1989-1990, Commissions scolaires Crie et Kativik. Comment se fait-il que ça prend tant de transport que ça? Parce qu'il s'agit de villages...

M. Elkas: Ceci est basé sur...

M. Garon: ...où les gens sont pas mal regroupés en village? On les transporte où? A-t-on bâti des grosses écoles et il faut faire tout dans le même village, et il faut payer des gros montants après ça pour transporter les gens dans l'autre village? Comment ça marche?

M. Elkas: C'est un C.T. qui est spécifique aux besoins de ces gens. Il fait partie de l'entente de la Baie James, de la Convention de la Baie James. Alors, nous...

M. Garon: Mais les...

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: C'est le transport de quoi?

M. Elkas: Du transport...

M. Garon: C'est parce que ce sont des villages indiens.

M. Elkas: Des élèves, du transport scolaire.

M. Garon: Oui, mais vous les transportez... Il n'y a rien qu'une école dans un village. Est-ce que vous prenez des enfants des autres villages pour les amener là? Pour les amener dans cette école centrale? Est-ce qu'il y a une école par village ou si... S'il y a une école par village... Ça touche combien d'élèves? Parce que s'il y a une école par village, ils ne peuvent pas... Combien d'élèves sont transportés pour 1 407 000 \$?

M. Elkas: M. le député, si vous le permet-

tez, M. Gordon Smith, qui est à ma droite ici, va pouvoir répondre sur le nombre de voyageurs, d'où ils viennent et comment ils sont transportés.

M. Smith (Gordon): Ça concerne les deux commissions scolaires du Nord. Dans un cas, la commission scolaire Kativik, il y a 14 villages qui sont touchés par ça.

M. Garon: Oui, des villages inuit.

M. Smith: Dans chacun des villages, il y a un autobus et ce sont essentiellement les coûts de fonctionnement de ces autobus-là. Mais la dépense, à toutes fins pratiques, se subdivise en deux parties. C'est le transport quotidien de ces élèves-là, mais aussi, pour une bonne part, tous les élèves de niveau secondaire ou ceux qui ne peuvent pas être scolarisés sur place sont transportés, soit à Montréal ou à Québec, où ils peuvent être scolarisés. Les coûts, à ce moment-là, sont assez considérables. On parle d'avion et...

M. Garon: De quoi?

M. Smith: Ils sont nécessairement transportés en avion...

M. Garon: Oui.

M. Smith: ...à raison de trois ou quatre déplacements par année. Je n'ai pas en main, le nombre exact d'élèves. On pourra vous le fournir, mais une bonne partie de la dépense... Le coût per capita est effectivement très élevé au niveau du transport périodique, principalement à cause de ces déplacements-là qui sont requis périodiquement. Le transport quotidien comme tel, ça équivalait à peu près au salaire du chauffeur auquel on ajoute l'entretien et les coûts de fonctionnement du véhicule.

M. Garon: Est-ce que je peux avoir comme information comment ça se répartit pour le primaire, les transports par autobus dans les villages, et combien pour transporter les élèves qui vont au secondaire ou à d'autres niveaux scolaires à l'extérieur?

M. Smith: On va vous donner...

M. Garon: J'aimerais savoir combien, et qui va où. Combien? J'aimerais ça avoir la ventilation de ceux qui vont...

M. Smith: On va vous donner le détail.

M. Garon: ...en dehors des villages. Combien cela coûte-t-il dans les villages? Combien cela coûte-t-il pour aller en dehors des villages? Quel est le nombre qui va en dehors des vil-

lages?

M. Smith: On va vous le donner.

M. Garon: Combien à Québec, combien à Montréal, combien à Rimouski et à quel niveau?

M. Smith: On va donc vous donner la répartition entre ce qu'on appelle le transport quotidien sur place et le transport périodique. On pourra aller chercher l'information directement auprès des commissions scolaires si vous voulez avoir toutes les destinations, mais on pourra vous donner le nombre d'élèves et le nombre de déplacements que ça couvre.

M. Garon: Ça marche. Vérifié. Engagement 13. Pour la traverse aérienne entre Montmagny et l'Isle-aux-Grues, est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente concernant la subvention de 193 000 \$?

M. Elkas: Si vous posez la question sur le tarif chargé aux résidents, je pense que vous étiez préoccupé par cette question-là l'an passé, à savoir si une personne qui avait un chalet d'été avait le même statut, c'est-à-dire résident. La réponse est oui. Ça va nous faire plaisir de vous envoyer l'entente qu'on a. D'ailleurs, on pourrait vous donner aujourd'hui une copie de cette entente. On l'a ici.

M. Garon: O.K. Vérifié. Engagement 14, vérifié. Engagement 15, vérifié. Ensuite, on recommence à 1.

La Présidente (Mme Bélanger): On tombe à février 1990.

M. Garon: Alors, engagement 1, vérifié. Engagement 2, vérifié. Engagement 3, vérifié. Engagement 4: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation du projet de recherche intitulé "Analyse et conception assistées par ordinateur pour la stabilité de Shimmy de trains d'atterrissage." Qu'est-ce que c'est ça?

M. Elkas: Je n'ai pas la réponse en main.

M. Garon: On laisse ça en suspens. Parce que le ministre n'a pas la réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous êtes en février, engagements 1,2,3?

M. Garon: Engagements 4, 5. Engagement 4, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 3 est suspendu. Engagement 4.

M. Garon: Non, l'engagement 4 est suspendu.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'engagement 4 qui est suspendu?

M. Garon: Oui. L'engagement 3 est vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 3 est vérifié. Engagement 4, suspendu. Engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6.

M. Garon: Engagement 6. De quoi s'agit-il? On dit: "Contrat pour la récupération de déchets polluants de nettoyage de site contaminé ainsi que de restauration de ce site, dans la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan, comté de Duplessis. De quel site contaminé s'agit-il? Parce que c'est marqué: Nettoyage de site; ça doit être du site contaminé; il doit y en avoir seulement un, c'est au singulier. De quels déchets polluants s'agit-il? Est-ce qu'il y en a plusieurs? Ce sont des sites qui ont été contaminés par quels déchets polluants?"

M. Elkas: L'aéroport du temps a été transféré chez nous. Les ruisseaux dans le coin ont été contaminés. On nous a demandé de les nettoyer. C'est justement ça qu'on a fait.

M. Garon: Ils ont été contaminés comment?

M. Elkas: Dans le temps, il y avait un aéroport, une base militaire de l'armée canadienne, mais prêtée à l'armée américaine.

M. Garon: C'est eux autres qui ont pollué et c'est nous autres qui payons. Il me semble que l'armée, on pourrait lui envoyer le compte. Ne pensez-vous pas que vous devriez envoyer le compte?

M. Elkas: Ils ont transféré le terrain?
(15 h 30)

M. Garon: L'armée canadienne, pour le nombre de promotions qu'ils donnent à des francophones actuellement à part ça! On a l'impression que depuis que M. Mulroney est là, c'est la fin de la promotion des francophones. On va faire une conférence de presse avant longtemps là-dessus. Je vais vous dire une affaire, il n'y a jamais eu si peu de promotions de francophones que depuis que M. Mulroney est là.

M. Elkas: Si peu de quoi?

M. Garon: Il n'y a jamais eu si peu de promotions dans l'armée à Ottawa depuis que M. Mulroney est là. M. Benoît Bouchard a déchiré sa chemise, mais je vais vous dire que les fran-

cophones... Même Armand Roy a été mis sur la... On va revenir là-dessus plus tard.

Mais si l'armée **pollue** dans le Québec, il me semble qu'on devrait envoyer le compte à l'armée, au gouvernement fédéral.

M. Elkas: Un transfert qui a été fait chez nous, c'était un achat... C'était un achat ou si c'était un transfert direct? Un transfert sans achat, puis on a accepté la responsabilité de nettoyer.

M. Garon: Oui, mais est-ce que c'est ça, le fédéralisme rentable? Le fédéral salit puis le Québec nettoie. L'armée canadienne, entre vous puis moi, plutôt que de garder des soldats à ne rien faire en Allemagne, pour défendre une Allemagne qui est bien plus riche que nous autres, on peut **peut-être** les ramener puis leur faire nettoyer les sites qu'ils ont contaminés à Longue-Pointe-de-Mingan.

M. Elkas: Juste simplement pour vous réassurer... Mme la Présidente, je pense qu'il est important de savoir que c'est Énergie et Ressources qui l'a transféré au ministère des Transports en 1966. Il y a bien des gouvernements qui sont passés depuis ce temps-là.

M. Garon: Ça ne fait rien.

M. Elkas: Là, on se ramasse avec le problème en 1990, on accepte nos responsabilités et on nettoie. Vous étiez là dans le temps et vous n'avez pas fait de geste concret pour nettoyer. Vous auriez pu le faire. Vous ne l'avez **pas** fait, comme toute autre chose. Vous avez fait des moratoires.

M. Garon: Non, non. Mais moi, je n'essaie pas de gérer le passé. Là, vous me parlez du contrat pour la récupération de déchets polluants. Quand est-ce qu'ils ont su que c'était pollué, les ruisseaux en question, par l'armée? Je ne le sais pas. Mais vous dites que... J'aurais pu dire, comment ça que vous ne vous en êtes pas aperçus en 1986, 1987, 1988, 1989? Vous arrivez en 1990. Bon. Je ne vous ai pas blâmé et je n'essaie pas de vous blâmer non plus. Sauf que je me dis simplement, raisonnement très simple...

M. Elkas: Non, non. Je me sens visé.

M. Garon: On n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction. Je vous dis que si c'est l'armée canadienne qui a sali, pourquoi vous ne leur envoyez pas le compte?

M. Elkas: De 1966?

M. Garon: Même en 1966.

M. Elkas: On a pris connaissance de ces

choses-là quand on a pris le pouvoir en 1985; et puis, on a fait un inventaire et on a établi un programme qui pourrait servir à nettoyer des sites pollués. Puis, on est rendus à dépolluer cet endroit-là et on nous tombe dessus. Je ne sais pas quoi vous répondre.

M. Garon: Non, non. On ne vous tombe pas dessus. On ne vous tombe pas dessus pour le nettoyage. J'ai compris tout ce que vous avez dit. Le seul point que j'ai soulevé c'est que j'ai dit, comme vous m'avez dit que c'était l'armée canadienne qui avait pollué, mais pourquoi vous n'envoyez pas le compte à Ottawa? M. Mulroney vient de dire, au Château Frontenac, hier à Québec - vous êtes un fédéraliste, vous, en plus - qu'il veut garder la responsabilité dans l'environnement. Sa responsabilité, est-ce que c'est de salir? Vous pourriez lui dire: Étant donné que vous voulez garder la responsabilité, on peut **peut-être** bien vous envoyer le compte de ce que votre armée a sali. C'est simplement ce que je dis. Je ne vous blâme pas. Je vous dis simplement de leur envoyer le compte. Le pollueur-payeur, ça "marche-tu" ou ça ne marche pas, ça? Apparemment, le pollueur... C'est vous qui m'avez dit que le pollueur, c'était l'armée canadienne. En vertu du principe du pollueur-payeur, allez-vous leur envoyer le compte?

Là, vous virez le principe du pollueur-payeur en pollué-payeur. C'est le pollué qui est le payeur, comme ça marche là. Est-ce que c'est dans la réserve indienne, ça?

M. Elkas: Non. C'est le site de l'aéroport, ça.

M. Garon: Mais est-ce que c'est un aéroport fédéral?

M. Elkas: Ça l'était en 1966 et là, Énergie et Ressources l'a repris en main. Je ne sais pas. Peut-être qu'Énergie et Ressources aussi avait une responsabilité d'avoir, **peut-être**, pollué. Je ne peux pas vous répondre. Ça date de 1966 qu'il y a eu le transfert. Depuis ce temps-là, il y a bien des choses qui ont pu se passer. On "peut-u" faire la preuve que c'était l'armée qui l'a pollué? Je peux juste dire qu'on a accepté le transfert d'un terrain en 1966, d'Énergie et Ressources, puis on a accepté aussi les responsabilités de dépolluer le coin.

M. Garon: Vous avez dit qu'il y avait l'armée canadienne et l'armée américaine qui étaient là. C'est ça que vous avez dit tantôt, qu'ils avaient pollué le ruisseau. Moi, j'ai écouté ce que vous avez dit. Je ne suis pas au courant. Vous m'avez dit que c'était l'armée canadienne et l'armée américaine qui étaient là et qui avaient pollué. J'ai pris vos paroles. Je n'ai pas mis en doute ce que vous m'avez dit. Je me dis que si c'est l'armée canadienne et l'armée

américaine...

Une voix: La valeur du terrain, c'est...?

M. Garon: Ha, ha, ha! La valeur marchande ne doit pas être grande.

M. Elkas: Je n'ai pas la réponse, mais je pourrais «n'informer».

M. Garon: C'est le cas de le dire, c'est un cadeau empoisonné. Êtes-vous dans les secrets militaires? Vous ne voulez pas nous le dire ou bien...

M. Elkas: Non. Le terrain nous appartient. On a accepté la responsabilité de dépolluer le terrain. Retourner en 1966 pour savoir qui était directement responsable, je ne peux pas le faire, vous le savez comme moi.

M. Garon: Vous pouvez essayer de leur envoyer le compte et dire...

M. Elkas: Je vais essayer.

M. Garon: Merci. Alors, je pense bien qu'on n'ira pas plus loin avec le ministre aujourd'hui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6 est-il vérifié?

M. Garon: On va s'informer davantage. On va faire notre enquête parce que vous avez attiré des points d'interrogation de ma part; étant donné les déclarations du premier ministre du Canada hier, qui dit qu'il veut garder les responsabilités sur l'environnement, eh bien, il me semble...

M. Elkas: Je pourrais peut-être vous lancer la question: pourquoi n'avez-vous pas soulevé le point pendant que vous étiez au pouvoir entre 1976 et 1985? Il me semble que quelqu'un aurait pu identifier qu'il y avait un problème.

M. Garon: Quand est-ce qu'il est apparu, le problème?

M. Elkas: Puis 10 ans plus tard on arrive, puis vous dites: Envoyez le compte. Dans le temps où vous étiez là, vous auriez dû le nettoyer et envoyer le compte ou demander de le nettoyer.

M. Garon: Est-ce que la récupération des déchets a été faite? C'est fait?

M. Elkas: Ah oui, c'est fait.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait nous envoyer une copie du contrat avec l'entrepreneur A.C. Construction pour savoir ce qu'il y avait à

récupérer?

M. Elkas: Je vais vous le donner. J'ai une copie. Je peux vous le déposer immédiatement, ce contrat-là.

M. Garon: O.K. Je vous remercie. Vérifié. L'engagement 7 est vérifié. L'engagement 8 est vérifié. L'engagement 9 est vérifié. L'engagement 10 est vérifié. Engagement 12. Un supplément.

Une voix: 11.

M. Garon: Pardon, oui, 11. Un supplément de 458 000 \$ pour porter à 9 674 000 \$ le coût du contrat pour la construction d'une piste, voie de circulation, tablier et route d'accès à l'aéroport de Salluit dans la municipalité de Salluit. Alors, quel était le prix du contrat initial et quel était le montant des dépassements et des imprévus?

M. Elkas: Je vais demander à M. Clément Tremblay de vous donner un aperçu de ce contrat-là. Vous savez, c'est des contrats de construction de pistes qu'on a faites il y a...

M. Garon: Mais là, je veux avoir le montant d'abord.

M. Elkas: Oui, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tremblay.

M. Garon: Quel était le prix du contrat initial avant imprévus et dépassement et quels sont les imprévus et les dépassements maintenant, une fois le contrat terminé, s'il est terminé?

M. Tremblay (Clément): Contrat original: 7 538 360 \$. Oui, les travaux sont complètement finis. L'aéroport est en opération, inauguré officiellement, puis le coût total final est de 9 469 724 \$.

M. Garon: Inauguré par qui?

M. Tremblay (Clément): Pardon?

M. Garon: Il a été inauguré par qui?

M. Tremblay (Clément): Il a été inauguré par le sous-ministre des Transports, M. Jean-Marc Bard, à l'automne 1989, à une petite cérémonie qui s'est déroulée là-bas, dans le village, avec les notables de la place, puis toute la population. Il a coupé un petit ruban, échangé des petits cadeaux... et retour en ville.

M. Garon: Mais, Roche, qu'est-ce qu'il faisait là-dedans? C'est marqué que c'est un groupe conseil, contrat pour la construction

d'une piste. Il faisait quoi?

M. Tremblay (Clément): Au début, la compagnie qui a eu le contrat initial de ça s'appelait la compagnie Arenco, qui était une filiale de Roche. Cette compagnie-là a connu des difficultés financières. Les travaux ont été finis par un autre entrepreneur et le groupe Roche est quand même resté le nom officiel au dossier, avec qui on négociait, et on a fini les travaux.

M. Garon: Vous dites que la filiale de Roche a eu des difficultés financières?

M. Tremblay (Clément): Oui, la filiale de Roche qui s'appelait Arenco a eu des difficultés financières.

M. Garon: Puis qui a pris la relève d'Arenco.

M. Tremblay (Clément): Les travaux ont été complétés par une compagnie qui s'appelle Nelson Excavation.

M. Garon: Ah! Est-ce qu'elle est allée en soumissions, elle?

M. Tremblay (Clément): Non, ça a été la poursuite du même contrat. Il n'y a pas eu de soumissions nouvelles pour finir les travaux de l'aéroport de Salluit.

M. Garon: Est-ce qu'Arenco a fait faillite?

M. Tremblay (Clément): Je ne pourrais pas vous dire, monsieur.

M. Garon: C'est une filiale de Roche?

M. Tremblay (Clément): C'est moi qui dis "filiale". C'était associé à Roche. C'était contrôlé par le groupe Roche. On jasait avec des gens qui sont dans le groupe Roche. Est-ce que c'est une filiale au sens légal, au sens financier du mot?

M. Garon: Oui... Qui avait eu le contrat? C'est Arenco ou Roche? Le contrat initial.

M. Tremblay (Clément): Le contrat initial a été donné à la compagnie Arenco.

M. Garon: Par appel d'offres?

M. Tremblay (Clément): Par appel d'offres gagné sur la place publique.

M. Garon: Mais là, le supplément, il n'y a pas eu d'appel d'offres.

M. Tremblay (Clément): Non, il n'y a pas eu d'appel d'offres pour le supplément. Ça a été des questions négociées.

M. Garon: Elle était rendue à combien, Arenco, dans le coût du contrat?

M. Tremblay (Clément): Qu'est-ce que vous...

M. Garon: Ça a commencé quand? Combien d'argent a été payé à Arenco? Quand est-ce qu'elle est débarquée du contrat et pour quelle raison? Qui a pris la succession? Pour quel montant?

M. Tremblay (Clément): Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, Arenco avait gagné cette affaire-là sur la place publique, au montant de 7 538 000 \$.

M. Garon: En quelle année?

M. Tremblay (Clément): Le contrat a été donné en 1985, signé le 31 mai 1985.

M. Garon: Avec Arenco.

M. Tremblay (Clément): Avec Arenco, oui, monsieur.

M. Garon: Et là, elle a eu des difficultés financières quand?

M. Tremblay (Clément): Je ne dirais pas... Ce n'est pas "financières" que je voulais dire. Elle a eu des difficultés dans la réalisation du contrat. C'est que la compagnie avait obtenu deux contrats, même trois contrats pour construire des aéroports, sur la place publique, via des soumissions publiques. Elle a eu celui de Kangirsuk, celui de Salluit et celui de Tasiujaq. Les difficultés techniques sont arrivées à la construction de celui de Kangirsuk. Elle a pris beaucoup de retard, eu beaucoup de difficultés, et ça s'est répercuté sur la construction des autres, les difficultés qu'elle a eues, aussi. À ce moment-là, aux alentours de 1987, est arrivée la firme Nelson Excavation pour compléter les travaux.

Aussi, en cours d'exécution, on a eu beaucoup d'ajustements à faire. L'aéroport de Salluit était l'aéroport no 3 du programme de construction et on a commencé à découvrir qu'on avait certaines faiblesses dans notre design. On a rencontré aussi, pour la première fois, le pergélisol. On avait aussi un design de route qui prévoyait une route qui avait seulement six mètres de largeur. On s'est aperçus que, dans un coin aussi accidenté, avec la côte qu'on avait à monter là-bas, six mètres n'étaient pas suffisants. Donc, on a porté ça à huit mètres. Des quantités additionnelles, des difficultés additionnelles, et on a eu toutes ces choses-là à régler avec ces deux entrepreneurs.

M. Garon: Mais les difficultés dont vous

parlez et les suppléments, c'était Roche qui avait l'argent? On payait Roche, qui payait Nelson?

M. Tremblay (Clément): Oui, on payait Roche, qui payait Nelson. Nous autres, on a toujours continué à faire affaire avec Roche et Nelson était comme un sous-traitant de Roche.

M. Garon: Mais le contrat a été signé avec Arenco ou avec Roche?

M. Tremblay (Clément): Avec Arenco.

M. Garon: Ça ne marche pas, ça.

M. Tremblay (Clément): Arenco, à un moment donné au cours de l'exercice, c'est devenu Arenco/Roche. Les deux étaient dans ça.

M. Garon: Mais là, les personnalités juridiques... Est-ce qu'Arenco est une filiale à 100 % de Roche?

M. Tremblay (Clément): Ça, M. Garon, je ne peux pas vous dire ça. Je me suis occupé des aspects techniques, des aspects de négociation de contrat avec les autochtones, ces choses-là, mais pas...

M. Garon: Le ministère doit être au courant de ça.

M. Tremblay (Clément): On n'a jamais vu, nous autres... Dans ce contrat-là, on n'a pas payé Nelson Excavation; on a toujours payé la compagnie Arenco ou Roche.

M. Garon: C'est Arenco ou Roche? C'est parce que si c'est une compagnie différente...

M. Tremblay (Clément): Dans notre jargon, nous autres, c'est que Arenco fait partie de Roche, division de Roche ou est ça. C'est toujours comme ça qu'on l'a traitée.

M. Garon: Le ministère a signé un contrat avec quelqu'un, en 1985.

M. Tremblay (Clément): Le contrat a été signé avec la compagnie Arenco.

M. Garon: Bon!

M. Tremblay (Clément): Mais Arenco, à ce moment-là, c'était une entité qui faisait...

M. Garon: Qui a signé pour Arenco?

M. Tremblay (Clément): La personne qui a signé pour Arenco, je ne pourrais pas vous le dire, monsieur. Je ne suis pas assez vieux pour me rappeler de ça. Je pense que c'était un nommé Pomerleau, Louis Pomerleau.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du contrat qui a été signé entre le ministère et Arenco?
(15 h 45)

M. Tremblay (Clément): Je vois que le nom de l'entrepreneur au ministère est enregistré: Groupe conseil Roche Itée, division Arenco.

M. Garon: Mais Roche n'a pas fait faillite. C'est une division de la même compagnie, ce n'est pas une compagnie à part.

M. Tremblay (Clément): Arenco était en "business" depuis longtemps lorsque Roche est arrivé dans le portrait. Arenco, c'est une vieille compagnie qui existait dans le nord depuis les années soixante, qui appartenait à un dénommé Morin et à un dénommé Pomerleau qui travaillaient surtout pour la compagnie Shell et pour le ministère des Affaires indiennes. Lorsque les Inuit ont signé la Convention de la Baie James, ils ont décidé de partir une entreprise de construction, ont regardé cette compagnie et ils l'ont achetée.

M. Garon: Quel avis y a-t-il eu qu'Arenco ne pouvait plus continuer? Comment ça a-t-il marché? Il y a eu des difficultés techniques. À un moment donné, Arenco a dit: Je ne suis pas capable de continuer. Qu'est-ce qui est arrivé?

M. Tremblay (Clément): On voyait aussi de la manière dont se déroulait le contrat, la manière dont progressaient les travaux que les difficultés techniques semblaient être insurmontables pour eux. Ils ont fait appel à des gens de l'extérieur pour leur donner un coup de main.

M. Garon: Ouais. Il y avait combien d'argent dépensé à ce moment-là?

M. Tremblay (Clément): Je ne pourrais pas vous le dire, M. le député. Les travaux progressaient très lentement. C'était un contrat difficile, un contrat à flanc de montagne, puis on s'apercevait que ça n'avancait pas à notre goût. Il y a eu des mémos envoyés pour dire que les travaux ne semblaient pas progresser. Donc, il faudrait peut-être avoir de l'assistance supplémentaire, de la machinerie nouvelle, toutes ces choses-là.

M. Garon: Est-ce que ça veut dire que la compagnie ne respectait pas le contrat?

M. Tremblay (Clément): La compagnie a respecté le contrat sauf qu'elle était, à un moment donné, en délai, en retard dans la production.

M. Garon: Oui, mais elle nous a coûté plus cher aussi.

M. Tremblay (Clément): Les coûts additionnels ne sont pas uniquement dus à cette affaire-là. Ils sont dus à des changements qu'on a faits sur les plans et devis, des transformations, des travaux additionnels et aussi toute une question de dynamitage de roc à flanc de **côteau**, comme je vous l'ai dit. Il y a eu aussi un problème de lignes électriques qui avaient été dessinées pour être plantées dans du **pergélisol** et dont on a changé la localisation, "the right of way", pour ne pas...

M. Garon: Est-ce que les pénalités prévues au contrat pour ne pas avoir respecté les délais ont été imposées?

M. Tremblay (Clément): Ça a été toutes des choses négociées avec l'entrepreneur pour pouvoir finir les travaux, avoir des travaux de bonne qualité et donner la piste aux **Inuit** le plus tôt possible.

M. Garon: Négocié oui, mais il y a des délais. Ils ne respectaient pas leurs délais. Ça veut dire qu'ils n'envoyaient pas le monde qu'il fallait.

M. Tremblay (Clément): On a négocié avec eux autres pour pouvoir avoir des ajustements, des nouvelles cédules, et pour pouvoir terminer les travaux parce qu'on pensait qu'en fermant le chantier ou en prenant des mesures extrêmes, et **en** ayant une autre année ou deux ans de délai avant d'avoir la piste opérationnelle, on n'aurait pas rendu service à la population là-bas.

M. Garon: Alors, il n'y a pas eu de pénalité?

M. Tremblay (Clément): Il y a eu des négociations, des ajustements, mais des pénalités **comme** telles, je ne peux pas vous dire. Mais il y a eu du "give and take", beaucoup.

M. Garon: J'ai compris que le "give", c'est le contribuable québécois qui l'a donné. Le "take" on ne sait pas ce que c'est.

M. Tremblay (Clément): Non, c'est...

M. Garon: Bien, c'est le contribuable. Il y a des dépassements considérables. Vous avez dit 7 500 000 \$, puis ça a coûté 9 500 000 \$. C'est 2 000 000 \$ de plus.

M. Tremblay (Clément): Oui. Maintenant, on a eu un bon ajustement sur ces choses-là, des bonnes discussions; et au niveau technique, on a toujours été capables de le défendre et de le justifier.

M. Garon: Oui, mais les firmes qui se disent professionnelles, habituellement, ne travaillent

pas pour des indulgences. Ça coûte assez cher. On dit qu'elles ne sont pas capables de faire les travaux, on signe des contrats et on paie 2 000 000 \$ de plus. On se rend compte que ça taponne pendant le contrat et on change d'entrepreneur, en plus.

M. Tremblay (Clément): Vous êtes au courant aussi que dans le programme, la manière dont il a été négocié, dont il a été signé, c'est que c'était Transports Canada qui **était** responsable de la préparation des études préliminaires des plans et devis et qu'il les donnait au Québec après, pour la construction. Or, Transports Canada et nous, on s'est rendu compte que les plans originaux pour ces aéroports avaient certaines lacunes.

M. Garon: Comme quoi?

M. Tremblay (Clément): Une mauvaise connaissance des **sols**. Un programme de sondage qui était peut être un peu trop restreint, pas suffisamment de trous de sondage pour nous donner tout ce qu'on pouvait trouver...

M. Garon: Quelle firme avait fait ces plans-là?

M. Tremblay (Clément): C'était une firme qui avait été retenue par le gouvernement du Canada.

M. Garon: C'est qui?

M. Tremblay (Clément): Oui, j'essaie d'y penser parce qu'on en a bâti 12 dans les 10 dernières années, de ça. C'est Hamel **Beaulieu**.

M. Garon: Pardon?

M. Tremblay (Clément): C'est la compagnie Hamel Beaulieu qui a fait les plans.

M. Garon: De quel endroit?

M. Tremblay (Clément): Hamel Beaulieu, c'est une firme de la région de Drummondville, d'après moi, ça.

M. Garon: Bonne mère! Des spécialistes du drainage agricole, ils sont rendus dans les pistes là, dans le pergélisol. Hamel, c'est une firme qui est dans le drainage.

M. Elkas: Ce n'est pas nécessairement leur enlever leur compétence. Mais ils ont peut-être...

M. Garon: Non, non, mais normalement, au contraire, ils connaissent les sols.

M. Elkas: Oui, O.K.

M. Garon: Je ne dis pas ça pour les... C'étaient des gens qui ont fait... La firme qui faisait... Moi, quand je suis arrivé au ministère, c'était une des firmes que le gouvernement... Ça ne portait pas le même nom mais il y avait Hamel là, qui était spécialisé dans le drainage. C'est ceux qui en faisaient le plus.

M. Tremblay (Clément): À ma connaissance, c'est un groupe d'ingénieurs qui ont différentes spécialisations, ça, et je sais qu'il y en a qui sont dans les structures et qui ont fait des travaux dans le Nord pour le gouvernement du Canada et pour plusieurs autres organismes, dans ce coin-là.

M. Garon: Quelle était la firme qui assurait la surveillance?

M. Tremblay (Clément): La surveillance était faite par le groupe conseil Saguenay.

M. Garon: C'est qui ça?

M. Tremblay (Clément): C'est un groupe d'ingénieurs de la région de Saguenay. Groupe conseil Saguenay.

M. Garon: Saguenay où?

M. Tremblay (Clément): Si je me souviens bien, c'était à Chicoutimi.

M. Garon: Chicoutimi. Ils ont surveillé combien de temps pour se rendre compte que ça ne marchait pas?

M. Tremblay (Clément): On s'est aperçu, après...

M. Garon: Une couple d'années?

M. Tremblay (Clément): ...une saison de construction, qu'on avait des difficultés majeures, qu'on devrait rajuster nos plans et qu'on devrait peut-être aussi prévoir une façon différente de construire le chemin pour monter à la piste.

M. Garon: Comment ça, ça leur a pris toute la saison pour se rendre compte de ça?

M. Tremblay (Clément): Eh bien, la saison... ce n'est pas tellement long, une saison. C'est que si tu arrives là-bas le 15 juillet, ou dans les premiers jours du mois d'août, tu travailles jusqu'au 15 octobre avant que la gelée arrive. Ça a pris ce temps-là pour s'apercevoir qu'on était en difficulté.

M. Garon: Est-ce que la firme de surveillance a envoyé des avis écrits au ministère?

M. Tremblay (Clément): Le dossier est ça

d'épais.

M. Garon: Oui.

M. Tremblay (Clément): Il faut dire aussi que lorsqu'on faisait un changement dans ces contrats-là, monsieur, on le faisait conjointement avec le gouvernement du Canada. C'est le gouvernement du Canada qui est appelé à payer 60 % des coûts de ce programme-là. Ils sont responsables de la conception des plans et devis. Donc, c'était toujours fait en collaboration avec eux autres et c'est avec eux qu'on a fait des modifications qui ont amené une augmentation des coûts. Et nos amis de l'autre côté en paient 60 %.

M. Garon: 9 500 000 \$, à 60 %, étaient payés par le fédéral?

M. Tremblay (Clément): Oui, monsieur. Toute dépense supplémentaire est payée par le fédéral dans ces choses-là, pourvu qu'elle soit négociée avec eux autres...

M. Garon: À 100 % ou à 60 %?

M. Tremblay (Clément): 60 %. C'est le partage 60/40 qui s'établit pour les coûts admissibles. Et les travaux supplémentaires, ils sont reconnus comme coûts admissibles lorsqu'ils ont été discutés avec eux autres et négociés.

M. Garon: Combien a coûté la surveillance des travaux? Combien avait-on prévu pour la surveillance et combien cela a-t-il coûté en réalité?

M. Tremblay (Clément): Coût initial 546 712 \$. On a eu un dépassement de 53 288 \$.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du contrat initial avec la firme groupe Roche limitée, division Arenco et les avenants de dépassement ou de problèmes qui arrivèrent en cours de contrat, de même que les avis de la firme de surveillance?

M. Elkas: On va vous transmettre l'information lorsqu'on aura toutes les informations voulues.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Février 1990, vérifié. Mars, il n'y en a pas. J'appelle avril 1990.

Avril

M. Garon: Le groupe conseil Saguenay, qui est-ce qui est là-dedans? Le savez-vous? Le groupe conseil de Chicoutimi, qui est-ce qui est

là-dedans?

M. Tremblay (Clément): J'ai toujours fait affaire avec un nommé...

M. Elkas: Je peux vous avoir l'information, M. le député.

M. Tremblay (Clément): Dans une minute, ça va revenir. C'est mon Alzheimer.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger):...février?

M. Garon: Oui.

M. Tremblay (Clément): M. Florent Gagné.

M. Garon: Pardon?

M. Tremblay (Clément): Nous autres, on faisait affaire avec M. Florent Gagné. C'était l'ingénieur chargé de projet.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Elkas: Mme la Présidente. Mme la Présidente.

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

M. Elkas: Une pause d'une couple de minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 56)

(Reprise à 16 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, nous en étions à avril 1990, l'engagement numéro 1.

M. Garon: Alors, c'est un projet important: Subvention pour l'étude de faisabilité d'un lien ferroviaire rapide pour passagers dans la région du centre du Canada. Dans la région du centre du Canada. J'aimerais savoir... Vous payez 1 000 000 \$. Le coût total de l'étude de faisabilité est de combien?

M. Elkas: De 2 000 000 \$ partagés 50 %-50 % avec le gouvernement de l'Ontario.

M. Garon: Le gouvernement d'où?

M. Elkas: De l'Ontario. C'est le lien Québec-Windsor, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui. Et ce lien-là, par les estimés, il y a combien de milles au Québec et combien en Ontario?

M. Elkas: Ce n'est pas nécessairement basé sur une question de distance, mais de service.

M. Garon: Non, non, mais il y a combien de millage? Je pose une question. Je n'ai rien dit.

M. Elkas: Bien, ce n'est pas une question de distance.

M. Garon: Non.

M. Elkas: C'est la faisabilité, puis qu'est-ce qu'on avait en place.

M. Garon: Non. On paie moitié-moitié, sauf que c'est bien plus long ce qui est prévu en Ontario. Et, deuxièmement, il y a beaucoup plus de population en Ontario qu'au Québec et on paie moitié-moitié. C'est ça que vous me dites, que le fédéral n'a pas payé?

M. Elkas: Non. C'est un projet Ontario-Québec signé par les deux premiers ministres.

M. Garon: Bon. 2 000 000 \$, 1 000 000 \$' et 1 000 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un protocole?

M. Elkas: Probablement. Puis... Oui.

M. Garon: Il y a eu un protocole. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que l'étude de faisabilité est terminée?

M. Elkas: Non, elle n'est pas encore terminée.

M. Garon: Est-ce que vous avez des rapports préliminaires?

M. Elkas: On a donné une espèce d'aperçu. On a rencontré le comité une couple de fois, mais je n'ai pas eu de rapport préliminaire comme tel.

M. Garon: Le comité...

M. Elkas: Le comité Bujold-Carman.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'on a fait... L'étude de faisabilité est payée à 100 % par les deux gouvernements, l'Ontario et le Québec?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Les entreprises ne paient pas?

M. Elkas: Non. Évidemment, elles ont dû en faire elles-mêmes, mais elles ne faisaient pas partie de celle-ci dont on parle.

M. Garon: La subvention qui est allée à la Société québécoise des transports à Montréal, c'est qui, ça? C'est-à-dire qu'on donne 1 000 000 \$ à la Société québécoise des transports à Montréal, mais ce n'est pas elle qui fait l'étude.

M. Elkas: Non. C'est elle qui gère, par exemple. C'était nécessaire qu'une société du gouvernement du Québec ait un mot à dire dans la gestion de ce dossier.

M. Garon: Mais est-ce qu'elle gère ça avec quelqu'un d'autre ou si elle gère ça seule?

M. Elkas: Elle gère seule.

M. Garon: L'Ontario a versé son 1 000 000 \$ à qui?

M. Elkas: À un... aussi. Donc, ils faisaient une chose semblable à la Société québécoise des transports.

M. Garon: C'est un autre organisme en Ontario.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Puis, ils se rapportent à qui? C'est deux organismes différents qui font une étude de faisabilité ensemble ou qui la font faire par quelqu'un d'autre?

M. Elkas: Bien, il y a eu plusieurs consultants dans ce dossier. Ils répondent tous d'ailleurs, éventuellement, à la Société québécoise des transports qui gère les budgets.

M. Garon: Mais j'aimerais savoir comment... Je ne comprends pas comment ça marche. Québec donne 1 000 000 \$ à la Société québécoise des transports, l'Ontario donne 1 000 000 \$ à une autre société ontarienne. Qu'est-ce qui arrive là?

M. Elkas: Bon. Le comité Carman-Bujold a d'ailleurs confié des mandats à d'autres consultants, mais il y a un droit de regard par la Société québécoise des transports. C'est elle qui

gère le dossier comme tel. Alors, tout ce qui se fait par Carman-Bujoid, avec raison, devrait être vérifié et géré par une société québécoise, vu qu'on dépose 1 000 000 \$.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu des rapports préliminaires?

M. Elkas: Non, j'ai mentionné qu'on n'en avait pas eu.

M. Garon: Est-ce qu'il est exact que la partie la plus rentable, c'est la partie entre la région de Québec et la région de Montréal?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Dans ce projet-là, est-ce que c'est exact que la partie qui serait la plus rentable, qui a le plus grand potentiel, c'est entre la région de Québec et la région de Montréal?

M. Elkas: Ce n'est pas évident. Je n'ai pas reçu de rapport. Ça ne m'a pas été dit lorsque j'ai rencontré ces gens.

M. Garon: Est-ce qu'on a fait faire d'autres études de faisabilité vers les États-Unis?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Parce que si le potentiel le plus intéressant est entre la région de Québec et la région de Montréal, il n'est pas évident qu'entre Washington, New York et Boston, il va y avoir un train rapide, éventuellement. Il y a tellement de trafic là qu'il y a un potentiel inouï. À ce moment-là, on serait mieux de connecter Montréal vers les États-Unis pour devenir la plaque tournante plutôt que de faire un tracé Montréal-Toronto, pour qu'éventuellement on prenne une chance que l'Est des États-Unis vienne se raccorder à Toronto plutôt qu'à Montréal. Le potentiel de développement, en termes d'affaires, de retombées économiques est beaucoup plus fort si on est connecté vers les États-Unis. Si on pense à la région de Québec, par exemple, qui a des centres de ski, le potentiel touristique serait beaucoup plus fort que si on est connecté avec Toronto...

M. Elkas: Il y a eu...

M. Garon: ...ou Windsor.

M. Elkas: ...par l'ancien maire de Montréal, M. Drapeau... Il a tenté, lui, avec une firme française, je crois, de regarder ce marché au Sud, mais on regarde les liens existants entre le milieu du Canada, soit Toronto, Windsor, Montréal et Québec, où il y a beaucoup d'activités. Qu'on le veuille ou non, c'est là, et il faut le

reconnaître. Vous n'avez simplement qu'à aller à Toronto, vous allez voir les attentes qu'on a pour partir et atterrir.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Il y a des liens importants. Si vous nous dites que le Québec devrait tourner le dos à...

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: ...l'Ontario et qu'on n'est pas intéressé à leur marché, bien là, dites-le...

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Elkas: Allez sur la place publique et dites-le.

M. Garon: Je l'ai dit publiquement ce que j'ai dit là-dessus.

M. Elkas: Ah oui!

M. Garon: Ce que je vous dis là, je l'ai dit publiquement.

M. Elkas: Ce n'est pas sage de votre part, M. le député.

M. Garon: Pas rien qu'une fois à part ça, qu'il y a un potentiel...

M. Elkas: On n'en veut pas d'eux autres, c'est ça que vous dites.

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

M. Elkas: Oui, c'est ça que vous dites.

M. Garon: J'ai dit qu'il faut analyser la possibilité de Montréal-New York.

M. Elkas: Ah bon!

M. Garon: Parce que l'avenir, à mon avis... Moi, demain matin, on veut faire le développement économique de la région du Québec, par exemple. Bien, moi, je pense que notre potentiel est bien plus fort vers New York, vers des centres de ski, vers Québec sur le plan touristique. Le potentiel est bien plus fort vers la région de New York. Je veux vous dire que ça crève les yeux. Moi, je pense qu'en termes d'avenir, le potentiel de retombées économiques... J'ai vu quelque chose à la télévision récemment, cette semaine, où on disait, en fonction de l'étude qui a été faite, que le potentiel serait plus grand dans la région de Québec que dans la région de Montréal à cause des automobiles qui circulent, etc., à condition que le train soit plus vite que l'automobile. Je pense ça aussi. Il faut

que le train soit plus vite que l'automobile. S'il n'est pas plus vite que l'automobile, on perd notre temps, le monde ne prendra pas le train. Mais à partir de là, on va où? Quel est le potentiel? Moi, je dis qu'il faut regarder le potentiel Montréal-New York. On a de l'argent à mettre. Et là, on parle de l'argent du gouvernement. Des études à moitié faites dans un gouvernement, j'en ai vues en masse. Mirabel, c'est un bel exemple. J'ai assez travaillé dans ce dossier-là pour savoir à quel point le fédéral était rendu tellement qu'il ne voulait pas le montrer qu'il disait que c'était un secret militaire national, pour ne pas montrer ses dossiers, même la location des maisons. Imaginez-vous qu'on était rendu loin. Et là, quand M. Drapeau parlait de Montréal-New York et que là, actuellement, on peut imaginer qu'éventuellement il y aura un train rapide dans la région de Washington, Philadelphie, New York, Boston où il y a un trafic d'enfer. Ceux qui ont pris un peu les autoroutes le savent qu'éventuellement, il y aura un train rapide qui ira peut-être jusqu'à Boston. New York, Boston, en tout cas, dans ce coin-là. Il me semble que pour notre région, pour être connecté dans une perspective nord-sud de marché commun où on parle du Canada, du Québec, des États-Unis, du Mexique et peut-être éventuellement d'autre chose, ce serait intéressant pour nous de se connecter plus au Sud que vers l'Ouest. En tout cas, il faut le regarder. Si on a de l'argent à investir en termes de potentiel à venir, je vais vous dire: Je ne suis pas un Canadien, je suis un Nord-Américain de langue française, mais je me sens comme un Nord-Américain.

Je me rappelle quand Guy Rocher a fait son année sabbatique en Californie. Au bout de son année sabbatique, je me suis demandé: Qu'est-ce qu'un Québécois? Il a dit: Un Québécois, c'est un Nord-Américain de langue française. Et dans la perspective aujourd'hui qu'on est de plus en plus dans un marché qui va devenir un marché commun de toute l'Amérique, je suis convaincu de ça. Penser comme au XIX^e siècle avec les trains qui s'en vont vers l'Ouest pour aller voir les bisons, je ne suis pas sûr de ça. Je ne dis pas qu'il faut le mettre de côté, mais il faut aussi regarder vers le Sud et c'est dans ce sens-là que je pense qu'il y a 25 000 kilomètres de chemins de fer non rentables dans l'Ouest. Je comprends que le fédéral continue de les garder dans l'Ouest même s'ils ne sont pas rentables. Ce n'est pas ça l'avenir. L'avenir, à mon avis... Je crois beaucoup qu'on doit regarder attentivement le potentiel de Montréal-New York.

M. Elkas: On ne dit pas, M. le député de Lévis, qu'on ne le fera pas. Tout simplement, on répond à un projet qui a été établi.

M. Garon: Oui, mais vous ne le faites pas.

M. Elkas: Bien couidon!

M. Garon: Là, vous faites ça, et si après on positionne, ça pourrait être une erreur. Vous savez combien il y a eu d'erreurs historiques de gens qui ont eu les visières trop pointues. Si on fait absolument l'analyse **Montréal-Toronto** au lieu de comparer avec Montréal-New York et après ça, on dit: Pour des raisons sentimentales... Je regarde M. Ryan qui nous parle du Canada, comprenez-vous, qu'il aurait aimé voir mais qui n'existe pas. Moi, la nostalgie, je vais vous dire une chose, je ne crois pas à ça. J'aime mieux entendre M. Bissonnette qui nous parle, un jeune qui nous parle de l'avenir dans le Parti libéral. Ça va plus avec la tendance moderne.

La tendance moderne, pour nous actuellement, ce n'est pas le Canada du **XIXe siècle**, c'est le marché commun qui est en train de se bâtir en Amérique. Il me semble qu'on devrait regarder attentivement ce que ça donnerait Montréal-New York. Je ne dis pas... On a fait Montréal-Toronto, mais comparez les deux avant de prendre des décisions pour qu'on ne fasse pas d'erreur, pour qu'éventuellement, s'il y a une ligne qui se fait dans le bout de Philadelphie, Washington, New York, Boston, on soit connecté là-dessus, plutôt que d'avoir contribué à faire en sorte que cette ligne-là soit connectée à Toronto. Là, on aurait investi dans notre... non pas dans notre intérêt. Je pense qu'il faut penser uniquement à nos intérêts. En affaires, comme le disait le général De Gaulle: Un pays ou un État n'a que des intérêts. C'est pour ça que je vous demande: Quand allez-vous faire une étude sur Montréal-New York?

M. Elkas: J'ai des choses à considérer. Comme je l'ai mentionné, ce comité s'est penché sur un projet Québec-Windsor qui a été la volonté des municipalités aussi. Vous savez qu'on a eu... Tout ce beau monde ne peut pas être, somme toute, dans l'erreur M. Doré, M. Pelletier dans le temps, tous ces gens-là ont supporté le programme parce que c'était nécessaire. Le marché était vraiment bien reconnu. Je ne dis pas qu'on ne devrait pas se lancer vis-à-vis du Sud. D'ailleurs, M. Trudeau l'a dit, M. Drapeau l'a dit. Alors, c'est une question à laquelle il faudrait songer puis voir si ce même comité, on pourrait peut-être lui donner un autre mandat, mais on va le regarder.

M. Garon: Je pense qu'il y aurait beaucoup d'intérêt que le comité travaille maintenant à avoir un deuxième mandat Montréal-New York.

M. Elkas: Je prends avis de votre recommandation.

M. Garon: Parce que ce n'est pas uniquement les municipalités qui ont la responsabilité, c'est le gouvernement du Québec. Celui qui paie,

c'est celui qui... Or, le gouvernement du Québec dans l'intérêt des Québécois, en termes de potentiel de développement économique, a un rôle à jouer. Quelles sont vos intentions?

M. Elkas: Comme je vous l'ai mentionné, je prends en considération ce que vous m'avez dit. Je peux vous retourner d'ici une couple de mois et vous dire ce qu'on pourrait faire et vous donner plus d'information sur l'intention du gouvernement. Pour le moment, c'est Québec-Windsor.

M. Garon: Mais pourquoi?

M. Elkas: Les marchés l'ont démontré, les études l'ont démontré qu'il y avait une nécessité et une volonté, en plus de la nécessité, d'avoir un lien entre Québec et Windsor.

M. Garon: Volonté de qui?

M. Elkas: Volonté des élus.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Les élus municipaux. Étiez-vous absent?

M. Garon: Non, non, mais volonté quoi là? Volonté quoi là? Les élus municipaux veulent mettre combien d'argent là-dedans? Je vois qu'ils ne mettent pas une cent là.

M. Elkas: On n'est pas rendu à ce point-là.

M. Garon: Non, je comprends.

M. Elkas: On verra.

M. Garon: Mais dans la recherche, ce n'est pas les élus municipaux. S'ils ne mettent pas d'argent...

M. Elkas: Non, mais...

M. Garon: Celui qui a la responsabilité... Selon la réforme Ryan, c'est de faire la responsabilité fiscale. Alors, c'est **VOUS** autres qui payez. C'est vous autres qui devrez vous poser les questions. L'intérêt **économique** du Québec va vers où?

M. Elkas: Regardez, M. le député de Lévis, dans ce rapport-ci, il y a eu beaucoup d'intervenants. Il y a des gens qui ont supporté, qui ont appuyé la position du premier ministre du Québec, **ainsi** que le premier ministre de l'Ontario. Ces gens-là...

M. Garon: Il s'est fait battre.

M. Elkas: ...ont confié à ce comité Carman-

Bujold...

M. Garon: Il s'est fait battre, ce premier ministre-là.

M. Elkas: ...le mandat de l'étudier, et puis les résultats de ce rapport ne sont pas encore déposés. Donnez-nous une chance. On va regarder les résultats et on va examiner la prochaine étape. On agira dans le temps.

M. Garon: Mais est-ce que vous avez sondé les reins et les cœurs concernant la possibilité d'une étude sur Montréal-New York ou si vous n'avez rien analysé de ce côté-là? Vos activités avec New York, c'a été plutôt avec les Indiens.

M. Elkas: On ne veut pas embarquer dans ce volet-là.

M. Garon: Non, non, mais c'est ça que je suis obligé de constater.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: Est-ce que vous avez sondé...

M. Elkas: Je n'ai pas l'intention... Je sais qu'il y a quelque chose qui existe là; je vais le regarder et je vais vous revenir. Une demande qui avait été faite par le maire du temps, M. Drapeau, pour relier New York et Montréal. Il y a des études préliminaires qui ont été faites. Vous me demandez une question. Donnez-moi une chance de regarder le résultat de ces études. Peut-être que c'est faisable, pas faisable. C'est peut-être une question de finances. Donnez-moi une chance. Je vais le regarder.

M. Garon: Il faut dire, aujourd'hui, le besoin aussi et M. Drapeau en a parlé il y a un certain nombre d'années, quand on regarde en termes de train rapide les besoins aux États-Unis, ils commencent à regarder ça davantage. Et on peut penser éventuellement à une ligne qui va partir du Nord et qui va aller au Sud, même plus loin, éventuellement. À ce moment-là, est-ce qu'on va être dans le circuit ou si on va être, nous autres, dans le circuit Montréal-Windsor? Moi, je ne suis pas convaincu que notre avenir soit vers Windsor. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement vérifié, sous réserve. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Engagement 2. Je n'ai pas trop compris le projet. C'est marqué: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisa-

tion du projet de recherche intitulé "Développement d'une méthode d'évaluation non destructive de l'état de détérioration des infrastructures routières par la technologie du radar". Ça m'a l'air de quelque chose ça. C'est l'art de manger le chevreuil sans le tuer. C'est quoi le but de l'affaire? J'aimerais connaître votre méthode d'évaluation non destructive par rapport à la méthode d'évaluation destructive. Vous voulez dire que vous ne voulez pas défaire les ponts pour les regarder ou bien... C'est quoi? Les ponts et chaussées. C'est un genre de rayon X?

(16 h 30)

M. Elkas: Mme la Présidente, on me dit ici que c'est un système qu'on voulait développer sans détruire... pour faire l'étude de l'asphalte, par exemple, sans détruire l'asphalte, mais y aller par une espèce de rayon X qui permettra une bonne lecture, recueillir ces informations-là, les mettre sur un logiciel qui nous permettra de prendre les directions nécessaires à l'avenir pour avoir un meilleur résultat.

M. Garon: Ce seraient les mêmes appareils pour évaluer l'état du boulevard Métropolitain? Vous dites que vous avez eu tellement de surprises. Est-ce que ce serait la même méthode ou une méthode différente?

M. Elkas: C'est une méthode améliorée, d'après ce que je peux voir.

M. Garon: C'est la méthode thermique?

M. Jiona: C'est ça. Nous avons évalué l'état du boulevard métropolitain avec la méthode thermo... thermique, que vous me dites.

M. Garon: Comment?

M. Jiona: Et on s'aperçoit que...

M. Garon: Thermo-thermique?

M. Jiona: C'est thermo... Je ne sais pas. C'est simplement les ondes qui sont réfléchies en fonction des ... infrarouges.

M. Garon: Oui.

M. Jiona: Et on s'aperçoit que malgré notre bonne volonté de pouvoir faire une bonne évaluation du boulevard Métropolitain, entre autres, alors que ce système-là nous disait qu'il y avait 4 % de surface qui étaient brisés et qui méritaient d'être réparés, on a doublé cette surface-là parce qu'on considérait que 4 % ce n'était pas suffisant et, en réalisation, on constate que même à 8 % ce n'était pas encore suffisant. Alors, c'est la méthode même qu'on met en cause. Ici, on voudrait changer de méthode. On voudrait utiliser une autre méthode technique qui serait des rayons, un radar...

Comme un système de radar pour évaluer, encore une fois, l'état du réseau sur lequel il faut intervenir. On voudrait avoir une précision dans l'évaluation du réseau.

M. Garon: Est-ce que l'étude est terminée?

M. Jiona: Je ne saurais dire.

M. Garon: Vous ne savez pas?

M. Jiona: Non. Je ne saurais vous dire.

M. Elkas: C'est une étude qui est en marche. Un tiers est fait.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente avec la firme à qui vous accordez la subvention?

M. Elkas: Ce n'est pas un protocole, c'est un contrat évidemment.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est une convention. C'est la même chose.

M. Garon: Une convention. C'est ça que je veux dire.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Vérifié. Engagement 3, vérifié. Engagement 4, est-ce que la construction de l'aéroport du village d'Aupaluk, village nordique de l'Ungava, est terminée?

M. Tremblay (Clément): Non, ce n'est pas fini. C'est un contrat dont l'exécution a commencé au mois d'août 1990. Environ 50 % des travaux sont faits. La piste est opérationnelle cet hiver pour pouvoir desservir le village. Les bâtiments, l'électricité et toutes ces choses-là seront faits durant l'été 1991.

M. Garon: Le contrat était pour 7 270 000 \$. Ça, c'est le contrat initial?

M. Tremblay (Clément): C'est le contrat initial.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des dépassements anticipés?

M. Tremblay (Clément): Non, pas d'anticipés pour le moment. Tout va bien, tout est beau.

M. Garon: O.K. Vérif... Qui a fait les plans?

M. Tremblay (Clément): Gendron Lefebvre.

M. Garon: Qui a le contrat de la surveil-

lance?

M. Tremblay (Clément): Soprin, une firme de la région de Montréal.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont des dépassements eux aussi?

M. Tremblay (Clément): Non. Tous les contrats vont bien. Tout est tranquille. Il n'y a pas de problème avec ça.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): L'engagement 4 est vérifié?

M. Garon: Oui. Engagement 5, vérifié. Engagements 6 et 7, vérifiés. Engagement 8. Qu'est-ce que c'est ça: Réclamation, suite à un jugement de la Cour supérieure du Québec, portant sur des travaux relatifs au design d'aménagement et d'exposition du pavillon du Québec à Expo 86? Qu'est-ce que c'est ça: 29 000 \$, jugement de la cour? Pavillon du Québec, Expo 86, c'est à Québec ou à Montréal?

Une voix: À Vancouver.

M. Garon: Ah! à Vancouver. Qu'est-ce qui est arrivé?

M. Elkas: On va vous faire parvenir la décision dans ce dossier-là. Tout ce qu'on a - on n'a pas le jugement - c'est le montant d'argent qu'on doit payer.

M. Garon: O.K. Une copie du jugement.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. C'est correct. Alors, avril.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8 vérifié, sous réserve de réponses aux questions posées. Avril 1990, vérifié.

M. Garon: Mai.

Mai

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle mai 1990, l'engagement 1.

M. Garon: Paiement d'honoraires à un expert pour agir à titre de personne-ressource du conseil de médiation dans le dossier de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Pourquoi le ministère des Transports du Québec paie-t-il, dans ce cas-là, 25 000 \$?

M. Elkas: Il y avait des volets d'exploitation de transport dans cette étude et le minis-

tère du Travail nous a demandé de participer avec lui, puis notre quote-part était de 25 000 \$.

M. Garon: Mais le coût total est de combien? Les honoraires de l'expert?

M. Elkas: Au-dessus de 50 000 \$, à ce qu'on me dit.

M. Garon: Qui paie le reste?

M. Elkas: Le ministère du Travail.

M. Garon: Le ministère du Travail. Alors, c'est payé à 100 % par le gouvernement du Québec.

M. Elkas: C'était pour aider le médiateur. Ça a porté fruit, d'après ce que je peux voir.

M. Garon: C'est pour la médiation dans le conflit de travail avec la STRSM. O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 1, vérifié. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Engagement 2. Bon!

Une voix: Bon!

Une voix: Oups!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Subvention pour l'opération de la surveillance policière d'une voie réservée au transport collectif sur la route 132-138 dans les limites du territoire de Kahnawake, et ce, à l'approche sud-ouest du pont Mercier pour (a période du 1er juillet 1989 au 31 décembre 1993, 308 000 \$. Vous avez été autorisé à payer 308 000 \$: 12 000 \$ en 1989-1990 et le reste dans les autres années. Alors, c'est un protocole pour combien par année?

M. Elkas: 74 000 \$ environ par année, en deux paiements.

M. Garon: Est-ce que vous avez payé à 100 % pour l'année 1989?

M. Elkas: Vous le savez bien, M. le député de Lévis, lorsque je me suis levé en Chambre, j'ai dit: "We will pay for what we get."

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis on a avisé la bande, les gens de Kahnawake qu'on ne paiera pas le plein montant. M. Tremblay pourrait peut-être vous donner des détails sur les montants qu'on va payer.

M. Garon: En 1989, avez-vous payé le plein montant?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est combien? 12 000 \$, 1989-1990?

M. Tremblay (Clément): Oui. Le contrat était...

M. Garon: Bon. Puis à partir de 1990, est-ce que ça va du 1er avril au 31 mars?

M. Tremblay (Clément): Oui. Et les prix ont doublé, à ce moment-là.

M. Garon: Pardon?

M. Tremblay (Clément): Et les prix ont doublé.

M. Garon: C'était quoi?

M. Tremblay (Clément): Avant ça, on payait environ 35 000 \$; après ça, ça a monté à 74 000 \$ par année.

M. Garon: Pourquoi?

M. Tremblay (Clément): C'est que, nous autres, on a demandé aux indiens de nous faire une soumission pour des travaux de surveillance avec deux voitures de patrouille, deux hommes chaque matin, trois heures le matin, déplacer les cônes, ces choses-là. Ils nous ont fait une soumission de 74 125 \$.

M. Garon: Pour quelle année?

M. Tremblay (Clément): De 1990 en montant.

M. Garon: Pour chaque année?

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: 74 125 \$?

M. Tremblay (Clément): Oui. Nous autres, on est partis puis on est allés voir les gens de la Sûreté du Québec. On leur a demandé combien ils nous chargeraient pour faire un travail semblable, dans des conditions à peu près semblables. Ils nous ont dit que c'était une job qui valait 74 000 \$ par année. Ça fait qu'on a proposé aux gens de Kahnawake 74 000 \$ par année.

M. Garon: 74 000 \$ juste?

M. Tremblay (Clément): Oui. En deux versements de 37 000 \$, mais sujet à indexation

selon l'indice des prix à la consommation pour la région de Montréal.

M. Garon: Indexé chaque année?

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Là, l'indexation n'est pas comprise dans le montant que vous avez demandé?

M. Tremblay (Clément): Non.

M. Garon: Puis en 1990-1991, quel montant anticipez-vous de payer?

M. Tremblay (Clément): D'abord, on a fait un premier versement de 37 000 \$ pour la période qui finissait au mois de juin.

M. Garon: Vous m'avez dit tantôt que ça donnait du 1er avril au 31 mars. Ça va être du 1er janvier au 31 décembre ou bien...

M. Tremblay (Clément): Oui, parce que, après ça, on est retombé sur les années de calendrier.

M. Garon: À partir de quelle année?

M. Tremblay (Clément): À partir du 1er janvier 1990.

M. Garon: Alors, ce n'est pas 1989... C'est l'exercice budgétaire 1989-1990 jusqu'au 31 décembre 1989.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Les 12 000 \$. C'est ça?

M. Tremblay (Clément): Après ça, on est retombé sur le nouveau système.

M. Garon: O.K. 1990. Là, vous avez payé 37 000 \$ pour les six premiers mois?

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Puis là, les six derniers mois, avez-vous eu le compte?

M. Tremblay (Clément): Oui. Les six derniers mois, on a fait une déduction pour les jours où le pont Mercier avait été fermé.

M. Garon: Une déduction de combien?

M. Tremblay (Clément): 12 460,65 \$.

M. Garon: Vous l'avez déduit de 37 000 \$?

M. Tremblay (Clément): Oui. Le 37 000 \$, on l'avait indexé, par exemple. 37 000 \$, indexé

à 4,4 %, tel que le veut la convention, ce qui faisait un montant de 38 628 \$. On a calculé le nombre de jours ouvrables qu'il y avait dans la période des six mois moins le nombre de jours où le pont Mercier a été fermé. On a fait une petite règle de trois puis on leur a déduit 12 460,65 \$.

M. Garon: Avez-vous calculé votre 37 000 \$ sur 365 jours ou sur les jours ouvrables seulement?

M. Tremblay (Clément): Sur les jours ouvrables seulement parce qu'ils ne travaillent pas le samedi et le dimanche sur ces choses-là.

M. Garon: Alors, vous avez calculé combien il y a de jours ouvrables...

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: ...sur les six mois, le 37 000 \$?

M. Tremblay (Clément): Oui. En juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre. Après ça, on a calculé le nombre de jours où le pont avait été fermé.

M. Garon: Il a été fermé combien de jours?

M. Tremblay (Clément): Il a été fermé pendant 40 jours.

Mme Cardinal: 63 jours.

Des voix: 40 jours ouvrables.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Fermé 40 jours ouvrables.

Mme Cardinal: Ah! ouvrables.

M. Elkas: Ouvrables, oui.

Mme Cardinal: 63 jours.

M. Elkas: Vous, vous le savez.

Mme Cardinal: Moi, je le sais parce que j'étais là, et dans la zone délimitée et dans la zone...

M. Garon: Combien, ouvrables?

M. Elkas: 40 sur 63.

M. Garon: ...63 jours, ça veut dire 7 sept jours par semaines, ça fait neuf semaines multiplié par cinq jours: 45. Là, quels congés il y a eu? Ça faisait 40 jours sur 63. La fête du Travail, la Confédération.

M. Tremblay (Clément): On avait 124 jours ouvrables dans la période; 40 jours, le pont a été fermé.

M. Garon: Oui, mais c'est 63 jours, comment ça se fait qu'ils arrivent à 40 jours?

Mme Cardinal: Ne comptez pas les fins de semaine, les samedis et dimanches.

M. Garon: Oui, mais ça fait rien que deux...

Mme Cardinal: Cinq jours ouvrables ou si vous faites...

M. Elkas: Non, non. Ils ne travaillent pas le samedi. Ils n'étaient pas payés pour les samedis et dimanches.

M. Garon: Oui, mais 63 jours... Mme la députée de Châteauguay dit qu'il a été fermé 63 jours. 63 jours divisé par sept, ça fait neuf semaines. Sept fois neuf, 63. Ça arrive juste, même. Neuf semaines multiplié par cinq, ça fait 45 jours.

M. Tremblay (Clément): On a pris un petit calendrier puis on a fait ça de même, puis on est allé...

M. Elkas: Au mois de juillet, vous avez 21 jours; août, 23; septembre, 19; octobre, 22; novembre, 22; décembre, 17, pour un total de 124. Le nombre de jours ouvrables à l'intérieur de ça où le pont était fermé, c'est 40.

Mme Cardinal: Il a été fermé du 11 juillet au 8 septembre.

M. Garon: Si c'était votre argent, vous ne le donneriez pas;... c'est l'argent du public. (16 h 45)

M. Elkas: Mais ça a été...

M. Garon: Mme la députée de Châteauguay, c'est elle qui l'a dit.

M. Elkas: On a tous les calculs ici.

M. Garon: Oui, j'aimerais ça...

M. Elkas: Ce n'est rien de compliqué.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

M. Elkas: Je ne voudrais pas insinuer qu'on est en train de dépenser l'argent du public d'une façon irresponsable.

M. Garon: Non. Je pose des questions pour savoir.

M. Elkas: Il y a aussi le chèque qu'on a envoyé au Mohawk Council of Kahnawake, la formule, la note qu'on a envoyée, qui a été envoyée par M. Tremblay et c'était écrit: "Following Mr. Elkas' declaration of the National Assembly, the administrative service of Transport Québec prepared out this invoice. Yours truly, Clément Tremblay." Le message est très clair.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des pénalités pour le fait, à part de ne pas payer, quand le pont n'est pas ouvert?

M. Elkas: Non.

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

M. Tremblay (Clément): Non. On n'anticipait pas cette affaire-là.

M. Garon: Mais là, maintenant que vous savez ça?

M. Tremblay (Clément): On a un contrat et on va continuer à... Ils nous ont dit qu'eux autres continueraient de respecter leur côté du contrat.

M. Garon: Je trouve ça gentil, mais supposons quelqu'un qui a une surveillance chez nous, pendant qu'il fait la surveillance, je me fais voler et je dis: Bon, je vais t'enlever cette journée-là où tu n'étais pas là et... Je trouve que ça fait drôle. Ou, à un moment donné, si j'ai un garde du corps, qu'il a une journée d'absence et c'est cette journée-là que je me fais tirer et que je dise: Je vais t'enlever une journée, tu n'étais pas là cette journée-là, ça fait drôle. La police, ce n'est pas une affaire un peu comme les... C'est comme la lune, ça. Il y a des éclipses de lune et des éclipses de soleil, ici. Quelle garantie avez-vous que ça va être fait? Il y a des garanties qu'il faut donner un peu.

M. Elkas: Il n'y en a pas. Il y a un contrat qui va jusqu'à la fin de 1993, le 31 décembre 1993, et, à ce moment-là, on regardera. On va ouvrir le contrat, on va renégocier. S'il arrive quelque chose d'ici ce temps-là...

M. Garon: Est-ce qu'il est prévu qu'ils doivent être armés ou pas armés quand ils font la surveillance du pont?

M. Tremblay (Clément): On n'en a pas parlé.

M. Garon: Pardon?

M. Tremblay (Clément): On n'a pas discuté de ces choses-là. D'ailleurs, nous autres, on n'a jamais...

M. Garon: Ils gardent ça comme ils le veulent.

M. Tremblay (Clément): Nous autres, on n'a jamais donné un contrat, dans cette affaire-là, à la police ou aux "peacekeepers". C'était un contrat avec le conseil de bande qui mettait à notre disposition des gens qui surveillaient la voie réservée.

M. Garon: La surveillance se faisait comment? Ça doit être détaillé un petit peu. C'est une surveillance qui se faisait comment? Avec des bâtons? À poings nus? Des "slingshots"? Avec quoi? Comment ça marche?

M. Tremblay (Clément): Ah non!

Une voix: Avec des arcs!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Quel genre de surveillance vous leur demandez?

M. Elkas: Vous avez...

M. Tremblay (Clément): "Fournir en tout temps, entre 6 heures et 9 heures, les jours ouvrables de semaine, deux voitures de police avec patrouilleurs pour assurer le contrôle, le bon ordre et le respect de la circulation et garantir leur présence sur les lieux de la voie réservée entre 6 h 30 et 8 h 30 les jours couverts par l'entente. Les heures d'opération mentionnées au présent paragraphe pourront, après entente entre les deux parties, être modifiées pour répondre aux besoins variables de la circulation."

M. Garon: Quand ils font ça, est-ce qu'ils sont assujettis aux lois normales de la sécurité ou aux règles indiennes?

M. Tremblay (Clément): Ça, je ne veux pas embarquer dans ça, ce n'est pas ma job.

M. Garon: Je ne le sais pas. Moi, je me le demande. Est-ce que c'est un...

M. Elkas: Non, ils respectent ce qu'on leur a demandé.

M. Garon: C'est quoi?

M. Elkas: Ils l'ont toujours fait.

M. Garon: C'est quoi?

M. Elkas: C'était la surveillance du territoire pour assurer, comme on l'a mentionné.

M. Garon: Mais selon quelles normes?

M. Elkas: ...le bon ordre. Donc, on s'entend sur ce qu'est le bon ordre.

M. Garon: Mais selon quelles normes?

M. Elkas: Les normes établies par nous. On leur demande de nous rendre un service et ils nous le rendent.

M. Garon: Ils font la police selon quelles règles? Des agents de la paix, de la Sûreté du Québec, de la Gendarmerie royale ou selon des normes à eux? Quand il y a des règles pour la police municipale, eux autres... Est-ce que c'est comme l'équivalent d'une police municipale? Est-ce que ce sont les mêmes règles que la police municipale ou si ce sont d'autres règles? C'est pour ça que...

M. Elkas: Comme vous le savez, ce sont des questions que vous pourriez peut-être poser au ministre de la Sécurité publique.

M. Garon: Oui, mais c'est vous qui payez.

M. Elkas: Je paie au Band Council, pas aux "peacekeepers" comme tels.

M. Tremblay (Clément): C'est ça.

M. Garon: Peut-être que vous devriez envoyer le compte au ministre de la Sécurité publique. Ça devrait être lui qui paie. Tantôt, vous disiez qu'avec la fiscalité municipale il prenait les responsabilités, le ministre de la Sécurité publique. Maintenant, peut-être que dans les cas de même... C'est un cas de police et d'une municipalité, au fond. Pourquoi c'est le ministre des Transports qui paie? Je ne comprends pas, là. Tantôt, c'étaient des transports en commun, il me semble que ça vous revient à vous, mais c'est au ministre des Affaires municipales. Mais là, vous êtes dans le domaine de la sécurité et c'est vous qui payez. Peut-être que ça serait mieux de relever du ministre de la Sécurité publique. Je me pose des questions.

M. Elkas: Là, M. le député de Lévis, tout ce qu'on veut faire, c'est de s'assurer de la bonne circulation sur ces voies réservées et on a demandé aux "peace...", pas aux "peacekeepers" mais au Band Council s'il était intéressé à continuer un contrat, puis on vous a donné les détails du contrat et de ce à quoi on s'attendait de ces gens-là.

M. Garon: Entre Québec et Drummondville, la sécurité sur la route, c'est qui? C'est la police. C'est la sécurité publique. Comment se fait-il quand on arrive au pont à Kahnawake, que c'est le ministre des Transports plutôt que la Sécurité publique? Il me semble qu'il y a quelque chose qui ne va pas là. Il y a du sable dans les

engrenages, certain.

M. Tremblay (Clément): C'est le ministère des Transports qui voulait à ce moment-là faire une voie réservée pour les autobus, à la demande des populations de la région de la rive sud qui voulaient traverser plus rapidement sur le pont. Les gens des services chez nous ont toujours dit que pour pouvoir avoir une voie réservée aux autobus qui soit fonctionnelle, efficace et sécuritaire, ils avaient besoin d'une surveillance policière pour empêcher les gens qui n'ont pas d'affaire sur cette voie-là d'être là.

M. Garon: Ça n'a pas trop de bon sens. Si vous arrivez, par exemple, entre Québec et Drummondville...

M. Tremblay (Clément): Excusez-moi, je n'ai pas fini.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites. Vous vous en allez sur une "track". Ce n'est pas là que je veux aller. Supposons qu'on est entre Saint-Hyacinthe et Drummondville. À un moment donné, le ministère des Transports dit: Je veux que le trafic marche de telle façon, et il fait des ententes avec les villes le long de Saint-Hyacinthe et Drummondville. Ça ne marche pas.

M. Tremblay (Clément): À ce moment-là, on était dans la réserve indienne de Kahnawake. La route 132-138 n'a pas un statut bien clair. On semble être sur les terrains de la bande. Puis, à cette époque-là, la Sûreté du Québec n'allait pas sur la réserve de Kahnawake parce qu'elle était en difficulté depuis qu'elle avait eu des incidents avec un dénommé Cross. Donc, il ne nous restait qu'une seule solution qui était de demander au conseil de bande de nous aider pour surveiller cette voie préférentielle là pour les autobus et donner satisfaction à la population de la région.

M. Garon: Puis là, pour l'avenir, comment allez-vous marcher ça? Avez-vous l'intention de garder ça comme ça ou si vous avez l'intention de confier ça au ministre de la Sécurité publique?

M. Elkas: Tant et aussi longtemps que ça fonctionne bien et qu'il n'y a pas d'autre entente avec le ministère de la Sécurité publique et la réserve...

M. Garon: Ah, il paraît que ça fonctionne à mort.

M. Elkas: ...on va continuer dans la voie qu'on marche.

M. Garon: Bien, vous ne pouvez pas dire... Tant que ça fonctionne bien, entre vous et moi.

M. Elkas: Bien, ça fonctionne bien... Ça fonctionne bien tant que ça fonctionne.

M. Garon: Je comprends.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée voudrait revenir avec une question.

Mme Cardinal: Lorsque l'entente a été faite pour la voie préférentielle, est-ce à ce moment-là qu'on a conclu une entente avec le conseil de bande pour que cette voie soit spécifiquement vérifiée et surveillée par les "peacekeepers"?

M. Elkas: Surveillée. Hum, hum.

Mme Cardinal: C'est à ce moment-là que l'entente a été faite.

M. Elkas: Bien oui.

Mme Cardinal: C'est pour ça qu'on l'a faite au niveau des transports, parce que l'entente a été signée par le ministère des transports avec le conseil de bande de M. Norton, j'étais présente. À ce moment-là, ils ont demandé... C'était peut-être conditionnellement à ce que le conseil de bande, en rapport avec les "peacekeepers" assure la sécurité de la voie.

M. Tremblay (Clément): C'est que la Sûreté du Québec ne voulait pas y aller, puis en plus de ça, on avait besoin de terres supplémentaires...

Mme Cardinal: Effectivement.

M. Tremblay (Clément): ...pour élargir l'accotement de la route, pour faire passer les autobus. Donc, il y avait des travaux.

Mme Cardinal: Puis c'était une partie de terrain qui appartenait aux Mohawks.

M. Tremblay (Clément): C'est ça.

Mme Cardinal: M. le ministre, est-ce qu'on peut s'assurer qu'il y a une surveillance quant à la qualité de la surveillance qui est faite sur ce tracé-là? Si c'est possible.

M. Elkas: Je vais vous donner cette assurance. D'ailleurs, on en fait la vérification de temps en temps. S'il y a quelque chose qui ne marche pas puis qu'il n'y a pas de plainte au niveau de la voie réservée, on continue à fonctionner de la même façon. On ne change pas... "You know, Veneer broke don't fix it". Ça va bien, alors pourquoi changer?

Mme Cardinal: Vous avez les moyens d'apporter des vérifications et des ententes.

M. Elkas: Oui, par la Sûreté du Québec.

Mme Cardinal: De faire respecter l'entente avec le conseil de bande.

M. Elkas: Puis toute plainte qui pourrait être apportée, mais on m'avise qu'on n'a pas de plainte comme telle.

M. Garon: Est-ce qu'il y a d'autres voies réservées au Québec?

M. Elkas: Des voies réservées?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Le pont Champlain, oui.

M. Garon: Qui l'administre?

M. Elkas: C'est la Sûreté du Québec.

M. Garon: Ah bon! Ça relève de quel ministre?

M. Elkas: C'est la STRSM pour le moment qui va nous amener au mois de juin quand c'est le ministère qui va en faire la gestion. Mais vous voulez savoir qui au niveau de la surveillance, au niveau police?

M. Garon: La sécurité, mais la sécurité publique.

M. Elkas: La police des ponts, c'est la Sûreté du Québec, mais il y a des vérificateurs de la STRSM qui sont à l'entrée du pont avec des inspecteurs qui en font la vérification aussi et qui assurent la bonne voie.

M. Garon: Mais là, dans la perspective du désengagement du ministère des Transports en transport en commun, est-ce qu'il va remettre cette question-là à celui de qui ça devrait relever normalement, soit le ministre des Affaires municipales, soit le ministre de la Sécurité publique, en l'occurrence, c'est le même personnage? Ça fait drôle.

M. Elkas: Vous savez que dernièrement, les CIT de la rive sud qui n'avaient pas accès direct à la voie réservée ont démontré un intérêt pour emprunter cette voie. La STRSM n'était pas prête à la laisser. On a pris une décision et j'ai demandé à la STRSM de conclure la gestion de la voie réservée pour le 22 juin 1991. Le MTQ va prendre la responsabilité de gestion de cette voie réservée qui va permettre à tous les CIT de la rive sud de l'emprunter.

Cela a été très très bien reçu par les municipalités de la rive sud, en passant.

M. Garon: Vérifié. Pourriez-vous nous faire parvenir les papiers dont vous avez parlé tout à l'heure, des différentes ententes, les affaires que

vous aviez.

M. Elkas: J'ai dit que je vous envoyais le chèque, la copie du chèque, les heures, la façon dont cela a été calculé.

M. Garon: C'est ça. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 2 est vérifié. J'appelle l'engagement 3.

M. Garon: Engagement 3: Subvention pour faire une étude de faisabilité sur la prise en charge de l'aéroport de Québec, sur les moyens à privilégier pour cette prise en charge et sur le type de structure qui sera le plus adéquat pour la gestion et l'exploitation de cette infrastructure. Alors, de quoi s'agit-il ici? Une étude de combien? Est-ce que le montant total de l'étude de faisabilité...

M. Elkas: Le montant total qu'on a alloué pour regarder un peu la question de la gestion de la Société aéroportuaire de Québec, un peu comme ADM de Montréal. Il y a un montant de 50 000 \$ du fédéral qui a été déposé, 25 000 \$ par la Communauté et 25 000 \$ par la province du Québec.

M. Garon: Ah bon, c'est une étude de 100 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'elle est terminée?

M. Elkas: Pas encore.

M. Garon: Par qui l'étude est-elle faite?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, je dépose la réponse à l'engagement 2.

M. Garon: Merci.

M. Elkas: C'est la Communauté qui a parrainé. On a simplement donné la subvention. On va demander à la Communauté qui elle a mandaté dans ce dossier? Je pense que c'est une firme de comptables. On n'a pas le nom. On va vous revenir avec.

M. Garon: J'aimerais ça, si c'était possible, avoir le mandat que vous donnez de l'étude ou le protocole d'entente. Vous avez dû faire un protocole d'entente ou eux en ont fait un...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...pour savoir qu'est-ce qu'ils étudient exactement.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Elkas: Un peu dans le même ordre que l'ADM à Montréal.

M. Garon: Le délai pour produire l'étude, c'est quoi?

M. Elkas: Il reste encore quelques mois.

M. Garon: Est-ce que le radar, la question du radar de l'aéroport de Québec fait partie de l'étude...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...ou...

M. Elkas: Pas à ça.

M. Garon: Vérifié. Alors, engagement 4, vérifié. Engagement 5 et 6, vérifiés. Engagement 7: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation du projet de recherche intitulé: "Utilisation d'un bitume polymère pour le design, la construction et la réhabilitation des chaussées."

M. Elkas: Ça encore, je pourrais peut-être demander à M. Jiona de venir répondre, mais on veut rendre le bitume plus résistant pour éviter d'ailleurs la question d'orniérage.

M. Garon: Je voulais demander: Bituflex (1987), inc., de Montréal, c'est une filiale de qui?

M. Jiona: Elf-Aquitaine.

M. Garon: Pardon?

M. Jiona: De Elf-Aquitaine, de France.

M. Garon: Bon. Est-ce que c'est la compagnie qui fait de l'asphalte avec des trous?

M. Jiona: Non, non, non, aucun rapport.

M. Garon: Ce n'est pas la même?

M. Jiona: Aucun rapport.

M. Garon: Ah bon, O.K. Pourquoi a-t-on confié à une firme française, ils n'ont pas d'hiver eux autres? Ils ont un peu de neige de ce temps-là.

M. Jiona: Ici, il s'agit de voir à l'analyse des asphaltes modifiées. Actuellement, en Amérique du Nord, l'approvisionnement en brut qui sert à fabriquer des asphaltes provient de

différentes sources, contrairement à ce qu'on a connu il y a environ une dizaine d'années. Et principalement, ça vient du Mexique. On s'aperçoit que la qualité de l'asphalte qui entre dans les produits bitumineux, les bétons bitumineux n'est pas la qualité qu'on voudrait avoir. On est obligé, actuellement, de substituer cette non-qualité-là par des bitumes modifiés avec des polymères. On voudrait voir c'est quoi les horizons qui se développent dans ce volet-là. Bituflex, qui est une filiale de ELF, a déjà fait un grand bout de chemin en France et on voudrait profiter de l'expertise qu'ils ont pour l'importer au Québec.
(17 heures)

M. Garon: Quelle est l'adresse de Bituflex (1987) inc.?

M. Jiona: Ah, mon Dieu! Est-ce qu'on l'a?

M. Elkas: C'est à Montréal.

M. Jiona: C'est à Montréal.

M. Garon: Montréal. Oui, Montréal.

M. Elkas: 10 000, Notre-Dame-Est.

M. Garon: 10 000, Notre-Dame-Est.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est une subvention annuelle ou une subvention de 65 000 \$, point?

M. Jiona: Ah hoc.

M. Garon: Est-ce que la seule subvention pour cette recherche-là est celle du ministère, 65 000 \$, ou s'il y a d'autres montants pour ce projet de recherche?

M. Jiona: Ce projet de recherche est conjoint avec Bituflex qui, elle, en met autant.

M. Garon: Alors, c'est un projet de 130 000 \$.

M. Jiona: Oui.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Nous, on en met 65 000 \$ puis eux autres aussi. Bituflex met 65 000 \$ puis on...

M. Garon: Oui. J'ai compris.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Oui. M. Jiona m'avait dit ça. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui. C'est une convention, oui.

M. Garon: Une copie de la convention. Et est-ce qu'on pourrait nous dire s'il y a eu d'autres sommes qui ont été versées à cette firme depuis le début de ces travaux de recherche ou si c'est la première fois qu'on fait ces travaux de recherche là?

M. Elkas: C'est la première fois qu'on le fait.

M. Garon: Il n'y a pas eu d'autres sommes antérieurement versées pour cette recherche-là ou pour d'autres recherches semblables?

M. Elkas: Non. C'est la première fois.

M. Garon: Vous n'avez jamais donné de subvention, antérieurement, à Bituflex (1987) inc. ?

M. Jiona: À ma connaissance, non. C'est la première fois.

M. Garon: C'est la première fois. Vous l'avez choisie. Pourquoi vous avez choisi elle, cette firme-là?

M. Jiona: À cause de l'expertise qu'ils possèdent déjà avec leur filiale française.

M. Garon: Ah, bon! Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7, vérifié. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9, non.

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

Juin

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, mai 1990 est vérifié. J'appelle juin 1990, l'engagement 1.

M. Garon: Engagement 1.

M. Elkas: Il a déjà été engagé au mois de mars 1990. On s'excuse, c'est entré par erreur.

M. Garon: Combien? Une subvention de combien, en mars 1990?

M. Elkas: C'est le même.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le même engagement qu'en mars 1990. Alors, révérifié. Engagement 2.

M. Garon: Ah! ici, à l'engagement 1, vous parlez de l'engagement 1 d'ici.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Ah! le 1 000 000 \$, là?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est correct. C'est le même, c'est pour ça. J'avais marqué une note que c'était un deuxième 1 000 000 \$. Ah! c'est le même. Ce n'est pas 1 000 000 \$ additionnel, ça.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Pourquoi ça revient là?

M. Elkas: C'est par erreur.

M. Garon: C'est marqué "autre subvention", comme s'il y avait un autre 1 000 000 \$.

M. Elkas: C'est là par erreur.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 2 vérifié?

M. Garon: Non, non. Je parle de l'engagement 1, là. Il n'y en a pas eu d'autres?

M. Elkas: Non.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 2, c'est vérifié.

M. Garon: Non, non, on parlait de l'engagement 1. Engagement 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 1, c'est vérifié. Engagement 2.

M. Garon: Une contribution au règlement des quotes-parts facturées aux municipalités hors territoire pour les services rendus pour la période du 18 octobre 1980 au 31 décembre 1983. Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, 1 707 000 \$. Pourquoi cette période-là? C'est pas mal précis, ça.

M. Elkas: C'est la période d'expropriation de Métropolitain Provincial qui faisait la desserte des municipalités de la rive sud ou sud-ouest, si vous voulez, dans le bout de Châteauguay, Vaudreuil, Île-Perrot. Ça a été une entente qui a été initiée par les ministres Clair et Léonard, concrétisée par le ministre Marc-Yvan Côté, pour s'assurer qu'il y ait un partage entre les dépenses encourues, service qui avait été offert à ces municipalités-là par Métropolitain Provincial qui a continué. Les municipalités se sont objectées

au service parce qu'elles disaient que le service ne rentrerait pas dans une entente qu'elles avaient acceptée.

M. Garon: M. le ministre, quand on dit "des quotes-parts facturées aux municipalités hors territoire", c'est quoi, ça?

M. Elkas: Hors territoire, c'est hors la CUM. Si vous vous souvenez, Métropolitain Provincial offrait le service à des municipalités... Dorion, Rigaud, Île-Perrot, Joliette aussi; il y avait Repentigny, Legardeur...

M. Garon: Est-ce qu'on paie à 100 % des quotes-parts ou une partie seulement?

M. Elkas: Le tiers.

M. Garon: O.K. Est-ce qu'il y a un protocole d'entente?

M. Elkas: Bien, c'est un décret qui avait été préparé par M. Clair et M. Léonard, je pense, dans le temps.

M. Garon: O.K. Vérifié.

M. Elkas: Vous ne le voulez pas, M. le député?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous ne voulez pas l'avoir?

M. Garon: On les a, les décrets.

M. Elkas: Vous l'avez?

M. Garon: Non. C'est parce que je pensais que c'était un protocole, mais c'était en vertu d'un décret. Ils sont dans la **Gazette officielle**. Nous autres, on lit ça, la **Gazette officielle**. Alors, vérifié.

Engagement 3. Société des traversiers.

Une voix: Adopté.

M. Garon: 1989-1990. Pourquoi y a-t-il eu une subvention additionnelle de 900 000 \$ complémentaire?

M. Elkas: C'est la balance de la subvention annuelle. Ce n'est pas complémentaire, je m'excuse.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est la balance de la subvention annuelle. Ce n'est pas complémentaire. Je m'excuse.

M. Garon: Et puis? Le but? C'est pour

boucler le budget de l'année?

M. Elkas: La première subvention, c'est une avance. Puis, le restant, c'est pour boucler l'entente.

M. Garon: Ah! Pour compléter, oui.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et là, vous êtes en train de faire des grosses recherches concernant le service des traversiers.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous cherchez quoi?

M. Elkas: Vous offrir un meilleur service, M. le député de Lévis. C'est dans le but d'améliorer notre efficacité dans le milieu.

M. Garon: Je vais vous dire, le meilleur service que j'ai connu, c'est quand j'étais petit gars. J'avais sept ans, je prenais le bateau. Depuis ce temps-là, il s'est détérioré graduellement.

M. Elkas: Bon.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Votre rêve c'est quoi, M. le député de Lévis?

M. Garon: Bien, c'est qu'il marche. On fait tout pour faire en sorte qu'il ne marche pas. Alors...

M. Elkas: Mais comment... C'est la première fois que j'entends ça.

M. Garon: Bien, les bateaux marchent de moins en moins, on a enlevé le monde qu'il y avait à bord pour mettre des machines. C'est bien difficile sur le plan...

M. Elkas: Les machines, il n'y en a pas, M. le député de Lévis. Il n'y en a quasiment pas.

M. Garon: Les machines, des machines distributrices.

M. Elkas: Ah!

M. Garon: Ça demande difficilement des renseignements aux machines. Il y a beaucoup de gens qui prenaient le bateau antérieurement, des touristes. Ils demandaient des renseignements. Il n'y a plus personne pour donner des renseignements. On ne peut pas dire... C'est vraiment comme dans les autobus, le progrès, c'est avançons par en arrière. On ne peut pas dire

que... Le bateau, celui de Québec-Lévis, moi, je n'ai pas l'impression que ça progresse. On a l'impression qu'il y a de moins en moins de service.

M. Elkas: J'ai pris connaissance d'ailleurs, M. le député de Lévis, du problème que vous avez identifié, et puis on est en train de préparer une position qui est au Conseil des ministres. Bientôt, je pourrai la rendre publique.

M. Garon: Vous allez dire quoi? Est-ce que c'est prêt, est-ce que vous êtes prêt ou...

M. Elkas: Je ne suis pas prêt encore à la rendre publique.

M. Garon: Ah! Ce n'est pas prêt. Est-ce que vous avez le rapport de...

M. Elkas: Je vais en discuter avec vous avant de le rendre public.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Ah! Bien oui.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu le rapport de la Société des traversiers?

M. Elkas: Si j'ai reçu le rapport...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...qui touche la recommandation?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Bien, il y a des recommandations qui m'ont été faites et on est en train de préparer, comme je l'ai mentionné, un rapport pour le Conseil des ministres. Une fois que ce sera accepté, je reviendrai et je le rendrai public. J'aimerais en parler avec les élus. Je pense qu'on leur doit au moins ça. Je vais en parler avec...

M. Garon: Je ne comprends pas trop. Si l'étude sur les traversiers n'est pas finie et que vous dites que vos recommandations au Conseil des ministres sont déjà parties, je ne comprends pas trop.

M. Elkas: Bien, il y a une partie de cette recommandation qu'on peut retirer et avec laquelle on peut agir. C'est bien normal. Pourquoi attendre?

M. Garon: Je n'ai pas trop compris. Je ne comprends pas ce que vous dites.

M. Elkas: Bien, c'est comme si un rapport

n'est pas nécessairement finalisé, mais vous prenez une partie de ce rapport et vous dites: Coudon! il y a un problème là, je suis aussi bien d'agir. Alors, c'est justement ça qu'on est en train de faire.

M. Garon: Avez-vous eu un rapport préliminaire? Le rapport, vous l'avez eu ou vous ne l'avez pas eu. Je ne comprends pas.

M. Elkas: Oui. C'est ça que c'était, oui.

M. Garon: Un rapport préliminaire?

M. Elkas: Un document de travail. On agit sur un document de travail.

M. Garon: Est-ce qu'il est public? Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

M. Elkas: Dans le temps. Je vous le promets.

M. Garon: Quand?

M. Elkas: Ah! Ça peut être dans les semaines à venir, Dieu sait. Mais on agit. C'est important qu'on agisse sur le rapport.

M. Garon: Parce que le bateau...

M. Elkas: C'est pour la population de votre comté à part ça, vous savez.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est pour la population de votre comté.

M. Garon: Pas juste mon comté. C'est que... C'est-à-dire que le bateau de la traverse Québec-Lévis peut être un excellent instrument de promotion de la région sur le plan touristique et différentes affaires, mais à condition...

M. Elkas: Qu'est-ce qui vous dit que ce n'est pas ça qu'on essaie de rejoindre, M. le député de Lévis?

M. Garon: ...que ce soit un peu agréable.

M. Elkas: Attendez, ce ne sera pas long.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui.

M. Camden: M. le ministre, il ne faut pas qu'il devienne non plus un élément de concurrence aussi à l'entreprise privée. Il y a le Louis-Joliet que vous retrouvez...

M. Garon: Non.

M. Camden: ...et peut-être en complémentarité avec le député de Lévis, moi, je me rappelle...

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

M. Camden: Attendez un peu, c'est moi qui parle.

M. Garon: Je comprends, oui.

M. Camden: Pendant que j'étais étudiant au collège de Lévis, où j'empruntais, pour venir prendre l'autobus dans la région de Québec pour m'en retourner dans mon comté, au moment où j'étais étudiant, je vais vous dire une chose, de l'information sur les traversiers Québec-Lévis, vous pouviez en avoir une fois que vous achetiez un paquet de gomme. À part ça, on n'avait pas tendance trop, trop à vous parler... ou une tablette de chocolat. Ils étaient trop occupé à servir le café ou d'autres gougusses.

M. Garon: Oui.

M. Camden: Il ne faut pas charrier non plus.

M. Garon: Non, mais il y avait quelqu'un...

M. Camden: Ce n'étaient pas des agents touristiques...

M. Garon: Non.

M. Camden: ...d'information.

M. Garon: Mais ils pouvaient donner des renseignements quand même.

M. Camden: Quand vous achetez un paquet de gomme...

M. Garon: Pas nécessairement.

M. Camden: ...ils vous donnaient l'information.

M. Garon: Quelqu'un qui voulait un renseignement sur le bateau, il y avait du monde. Là, il n'y a plus personne.

M. Camden: C'était conditionnel.

M. Garon: Il n'y a plus personne, là. Tandis qu'avant, il y avait au moins - c'est vrai - la personne qui vendait le café, les sandwiches, toutes les affaires. Elle donnait certains renseignements si vous désiriez obtenir un renseignement. Là, vous ne pouvez pas demander un renseignement à personne.

M. Elkas: Les frais, pour le service du

traversier, sont de combien? 5 700 000 \$ de déficit, cette année.

M. Garon: Oui. Mais je vais vous dire, il passe moins... Quand j'ai commencé à prendre le bateau, moi, c'était dans les années quarante. Le service était plus fréquent qu'aujourd'hui. Ça marchait plus qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, le bateau, il faut quasiment que tu prennes un "appointement" pour le prendre. Ce n'est plus comme avant.

M. Elkas: Il n'y avait pas le pont Pierre-Laporte non plus.

M. Garon: Il y avait moins d'automobiles aussi, dans le temps.

M. Elkas: Vous avez un beau réseau routier dans la région de Québec, Extrêmement beau, je vous félicite!

M. Garon: Dans la région de Québec? Arrêtez ça!

M. Elkas: Ç'a été la plus belle surprise que je n'ai jamais vue quand...

M. Garon: Je vais vous amener voir le viaduc à...

M. Elkas: ...je suis monté à mon bureau, au 29e étage, sur Saint-Cyrille et que j'ai regardé le réseau autour de Québec. J'ai été vraiment impressionné.

M. Garon: Je vais vous amener voir le pont du viaduc de la route Kennedy, à Lévis, où il passe 50 000 automobiles par jour. Vous en trouverez un viaduc comme ça, au Québec, avec 50 000 véhicules par jour. Mal conçu comme ça et fait comme ça, avec autant de véhicules et son trafic.

M. Elkas: Le Métropolitain en ramasse 120 000 par jour.

M. Garon: Oui, mais vous viendrez voir le nombre de voies qu'il y a sur celui de Lévis, comment elles sont organisées et le taux d'accidents qu'il y a. Même le coroner Bouliane vous en parle, comment c'est. Je vous amènerai voir aussi... Je vais vous amener...

M. Elkas: J'ai l'impression qu'on va voyager souvent ensemble.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dans tout le Québec, vous viendrez voir une route où il y a autant de trafic qu'à Pintendre avec un "deux voies" de campagne comme ça, où il passe actuellement au-

dessus de 20 000 véhicules. Il y passe plus de monde que sur l'autoroute de la Beauce. Ça nous prendrait à peu près l'argent, pour faire le viaduc, que ça prenait pour faire passer les trotinettes en dessous des viaducs pour les joueurs de golf dans la région de Montréal. Si on avait juste l'argent qu'on prend dans le bout de Kirkland pour que les gens passent en dessous de l'autoroute avec leurs trotinettes pour jouer au golf, on aurait sans doute assez d'argent.

M. Elkas: Il n'y en a jamais eu chez nous, à...

M. Garon: Mais il passe 50 000 personnes, là.

M. Elkas: Il n'y en a jamais eu à Kirkland, M. le député de Lévis, et je peux vous dire...

M. Garon: À Pointe-Claire.

M. Elkas: ...aussi que la municipalité de Kirkland a été forcée à participer à la réparation ou l'entretien des viaducs qui ne lui appartenaient pas et c'était la première fois que ça arrivait. C'était dans le temps de M. Tardif. Participez ou ça ne s'arrange pas. C'était de la vraie discrimination dans le temps. Je n'avais jamais vu ça de ma vie et il n'y a personne au ministère des Transports qui l'avait vu comme fonctionnaire. Et c'était le ministre Tardif qui l'avait imposé.

M. Garon: À Kirkland.

M. Elkas: Oui.

(17 h 15)

M. Garon: Regardez la réforme de M. Ryan à tous les petits villages pauvres.

Ce n'est pas la même chose, parce qu'on a vu aux engagements financiers de M. Middlemiss qu'actuellement, même pour des bretelles d'autoroutes, on demande des contributions aux municipalités.

M. Elkas: Dans le moment, oui, mais dans le temps, ce n'était pas le cas.

M. Garon: Des ententes spéciales dans Beauce-Sud.

M. Elkas: En 1981.

M. Garon: Mme la Présidente pourrait vous en parler. Dans les municipalités de Beauce-Sud, pour accélérer les travaux, ils passent avant les autres parce qu'on leur dit: Donnez un montant et on va vous faire passer avant tout le monde. On a appris toutes sortes de choses ici, en commission parlementaire. Même les députés qui entourent la table étaient surpris. Vérifié.

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

M. Garon: Les engagements financiers 4 et 5 sont vérifiés. Engagement 6. Vous dites: Contrat de services d'une durée de trois ans pour l'exploitation par le Service aérien gouvernemental d'un système clé en main pour l'entretien d'aéronefs - qu'est-ce que c'est ça? - développé par la firme International Data Systems Corp. (IDS), de Phoenix, Arizona. Un système clé en main d'une durée de trois ans.

Contrat de services d'une durée de trois ans pour l'exploitation par le Service aérien gouvernemental d'un système clé en main. Je n'ai pas été capable de comprendre ce que ça voulait dire.

M. Elkas: C'est un contrat qui date d'assez longtemps, en 1981, puis en 1984, on s'est aperçu que...

M. Garon: Puis la clé, l'avez-vous eue?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est le système clé en main que je ne comprends pas.

M. Elkas: Mme la Présidente, M. Jean-Guy Paquin, du Service aérien, est avec moi. Il va peut-être nous aider à répondre à la question. C'est quelque chose qui a débuté en 1981 et on s'est aperçu, en 1984, qu'on avait commencé quelque chose qu'on ne pouvait pas conclure. On est allé à l'industrie des services techniques y assister. Jean-Guy.

M. Paquin (Jean-Guy): De 1981 à 1984, il y a eu des recherches pour doter le Service aérien d'un système pour opérer et entretenir la flotte. Alors, en 1984, le gouvernement du temps s'est axé sur la recherche de la compagnie Quebecair qui avait fait des études de progiciels et qui avait choisi un progiciel fabriqué par International Data Systems Corp. (IDS), de Phoenix. Puis il a adopté ce système-là. Alors, le contrat a été donné à une firme de Montréal, CAT, qui était la seule représentante de IDS, un contrat de trois ans. Alors, en 1987, on a été obligé de renouveler avec la même compagnie de Phoenix pour garder le même logiciel.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux savoir. J'essaie de comprendre ce que veulent dire les mots qui sont écrits là. Parce qu'un système clé en main, moi... C'est le système qui est clé en main? Qu'est-ce qui est clé en main là-dedans?

Normalement, clé en main, on vous remet une bâtisse. C'est clé en main, c'est fini, on s'en va. Vous vous arrangez. Mais un système qui marche, vous dites, depuis des années puis un

système clé en main, je ne comprends pas comment ça marche. J'essaie de savoir c'est quoi au juste l'affaire.

M. Paquin: Le système clé en main, c'est le système complet, incluant les appareils et tout.

M. Garon: Un système de quoi?

M. Paquin: Un système informatisé d'entretien des aéronefs qui va nous être livré au complet en 1992.

M. Garon: Puis ils essaient de vous le livrer depuis combien de temps? Vous dites que le contrat a été signé en 1981, je ne comprends pas.

M. Paquin: Ça date 1985. Au début de 1985, on a hérité d'un système qui a été choisi par le gouvernement du temps. Alors, on n'a pas le choix, pour terminer la mise en place du système...

M. Garon: Oui. Il n'était pas terminé, le système.

M. Paquin: Il n'est pas terminé, c'était une période de six ans.

M. Garon: En 1985, quand le contrat a été signé, c'était pour six ans.

M. Paquin: C'était un contrat de trois ans. On a été obligé...

M. Garon: Un contrat d'entretien ou un contrat pour vous donner un système clé en main?

M. Paquin: Un contrat d'implantation, incluant l'entretien et tout.

M. Garon: Incluant l'entretien.

M. Paquin: Incluant l'entretien.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un protocole d'entente dans le contrat?

M. Paquin: À l'effet de?

M. Garon: Bien, à l'effet... Pour faire la mise en place de ce système-là, est-ce que vous avez un contrat avec la firme?

M. Paquin: Au terme du contrat, les appareils, le logiciel... tout au complet appartient au Service aérien.

M. Garon: Non, mais est-ce qu'il y a un contrat avec eux...

M. Paquin: Il y a un contrat, oui. Un contrat en bonne et due forme.

M. Garon: ...qui dit ce qu'ils doivent faire?

M. Paquin: Ils doivent implanter le système. C'est sur cédule. On est à date. À la fin du contrat, on nous laisse... Il y a quand même quelque 50 000 \$ d'appareils qui font partie du contrat.

M. Garon: Depuis le début du contrat, à quel moment il est prévu qu'ils vous donnent la clé dans la main?

M. Paquin: À la fin du contrat, en 1992.

M. Garon: C'est ça qui est prévu depuis le début?

M. Paquin: Non. Sur le premier contrat, il n'y avait pas de date d'échéance.

M. Garon: Est-ce qu'ils devaient vous donner le système clé en main ou bien...

M. Paquin: Ils s'en allaient vers le système clé en main, mais en cours de route, ils ont été obligés de changer les systèmes d'ordinateur.

M. Garon: Pourquoi?

M. Paquin: Le système d'ordinateur, le premier système qu'on a eu était le seul compatible, le Honeywell. En cours de route, IDS a changé d'ordinateur. Alors, c'est un peu ce qui a provoqué le changement en cours de route. Ils sont tombés sur le système UNIX IBM.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole?

M. Elkas: Du contrat?

M. Garon: Oui, du contrat. Pour savoir qu'est-ce qu'ils doivent livrer au juste.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Merci. Engagement 7, vérifié. Engagement 8, vérifié. Engagement 9: Contrat pour l'achat d'une chargeuse articulée neuve; Tracto inc. Où est situé le siège social de Tracto? 139 000 \$.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, donc, les engagements 6, 7 et 8 ont été vérifiés?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 9, M. le ministre.

M. Garon: Tracto, le siège social est situé où? C'est écrit "Tracto inc., Québec".

M. Elkas: A Québec. On n'a pas l'adresse, par exemple.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On n'a pas l'adresse, mais c'est Québec.

M. Garon: Quand vous leur envoyez le chèque, vous l'envoyez où?

M. Elkas: On ne l'a pas avec nous, là.

Le Président (M. Gauvin): Quand vous dites que c'est Québec, c'est la ville de Québec?

M. Elkas: Ville de Québec, oui.

M. Garon: C'est une certaine précision!

M. Elkas: On a les villes. On a les villes pour les compagnies qui ont soumissionné: Québec, Lachine, Sainte-Foy, Saint-Eustache.

M. Garon: Oui, oui. Est-ce qu'on pourrait avoir l'adresse du siège social de la compagnie Tracto inc. pour savoir si, son adresse à Québec, c'est le siège social ou une filiale ou un magasin? Deuxièmement, qui sont les actionnaires de Tracto inc. ?

M. Elkas: On ne le sait pas.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je ne le sais pas, moi.

M. Garon: Comment, vous ne le savez pas?

M. Elkas: C'est nécessaire de le savoir?

M. Garon: Bien, oui.

M. Elkas: Pourquoi?

M. Garon: Normalement, vous le savez.

M. Elkas: Ah!

M. Garon: Vous ne le savez pas?

Le Président (M. Gauvin): Je pense que, M. le député de Lévis, vous allez avoir la réponse.

M. Elkas: Tracto inc., 5280, boulevard Hamel, à Québec.

M. Garon: Bon. Puis les actionnaires?

M. Elkas: Le communiqué de presse qui a

été déposé par le ministre Gaston Blackburn apporte des clarifications à sa déclaration d'intérêt.

M. Garon: Ah! C'est la compagnie de M. Blackburn?

M. Elkas: Vous l'avez entre les mains, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je ne l'ai pas.

M. Elkas: Vous ne l'avez pas?

M. Garon: Non.

M. Elkas: En voulez-vous une copie?

M. Garon: S'il vous plaît.

M. Elkas: O. K.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9 étant vérifié, j'appelle l'engagement 10.

M. Garon: Engagements 10, 11, 12, vérifiés.

Le Président (M. Gauvin): Les engagements 10, 11 et 12 étant vérifiés, ça complète le mois de juin 1990. On va à juillet, engagement 1. J'appelle l'engagement 1, M. le député de Lévis.

Juillet

M. Garon: Engagement 1: Contrat pour la réalisation d'un réaménagement des bureaux du cabinet du ministre délégué, 27 924 \$. Pourquoi fallait-il dépenser autant d'argent pour réaménager le bureau du ministre?

M. Elkas: Bien, ça n'existait pas autrefois, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pour quel ministre, ça?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Pour quel ministre?

M. Elkas: Le ministre, dans le temps, c'était M. Vallières qui a été nommé ministre délégué.

M. Garon: Et les bureaux ont été réaménagés où?

M. Elkas: Au même endroit que les miens, au 29e étage.

M. Garon: Qui était là avant?

M. Elkas: Il y a M. Côté. Il fallait réaména-

ger les bureaux parce que c'étaient des petits bureaux pour employés seulement.

M. Garon: Non, non. Mais je veux dire, M. Côté avait des bureaux du ministre et du ministre délégué. Les deux, tous ces bureaux-là au complet?

M. Elkas: Il n'y avait pas un ministre délégué.

M. Garon: Non, non. Mais les bureaux où on loge le ministre délégué, c'étaient des bureaux qui étaient les bureaux du ministre avant?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et ça prenait 27 924 \$ pour satisfaire le nouveau ministre délégué?

M. Elkas: Ils ont tout réaménagé, ils ont réaménagé les bureaux en arrière, M. le député.

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils ont fait?

M. Elkas: Il y a deux bureaux de ministre. Il y avait seulement un bureau de ministre autrefois. Les grandeurs, suivant les normes, devaient être respectées.

M. Garon: Oui, mais ils ont fait quoi?

M. Elkas: Puis les bureaux des secrétaires et tout. Vous comprenez tout ça, vous l'avez vécu.

M. Garon: Non, non. Moi, je n'ai pas dépensé d'argent dans le bureau.

M. Elkas: Bien, c'est parce que...

M. Garon: J'ai les mêmes draperies, les mêmes tapis, les mêmes fauteuils. Il y a juste le musée qui a changé les peintures. Il les prenait dans l'entrepôt et il en mettait d'autres. Je n'ai pas dépensé une cent. J'ai fait mettre un humidificateur qui a coûté 100 \$.

M. Elkas:... électricité.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est cher pour un humidificateur.

M. Garon: J'ai été neuf ans là. Alors, j'aimerais savoir pour le contrat pour la réalisation d'un réaménagement des bureaux du... C'est beaucoup d'argent, 27 924 \$. Qu'est-ce qu'ils ont fait exactement dans ce bureau-là pour 27 000 \$? C'est quasiment le prix de la moitié d'une maison. C'est quasiment 28 000 \$. Qu'est-ce qu'ils ont fait au juste?

M. Elkas: M. le député, ça me ferait plaisir de vous faire visiter les lieux. Il n'y a rien d'exagéré. C'est dans les normes. Il n'y avait pas de bureau de ministre dans ce couloir au bout de cet édifice.

M. Garon: Il y avait des bureaux avant là quand même.

M. Elkas: Il y avait des bureaux. Ce n'étaient pas des bureaux fermés, c'étaient des bureaux ouverts. Ce n'était pas aménagé pour un bureau de ministre.

Une voix: En un mot, M. le ministre, est-ce qu'on peut dire qu'au 29e étage, avant cette opération-là, il y avait un cabinet...

M. Elkas: Oui.

Une voix:... et, avec le 29e étage, vous avez fait deux cabinets de ministre? Je pense que...

M. Garon: Bien, il y avait un ministre délégué auparavant. Il y avait... En 1985...

M. Elkas: On avait un choix, M. le Président, d'aller louer ailleurs, mais on s'est raccourci...

M. Garon: Non, non. Mais, en 1985, il y avait un ministre des Transports et un ministre délégué.

Une voix: De la Voirie.

M. Garon: Il y avait un ministre de la Voirie, délégué à la Voirie.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Il n'y en a pas eu dans le temps de M. Côté au début, mais, à un moment donné, en 1990 ou 1989-1990, on avait un ministre délégué. Les bureaux devaient exister.

M. Elkas: Mais ça a été changé. Quand je suis rentré, moi, j'ai examiné les lieux puis ça avait été réaménagé, puis là, ça a été réaménagé de nouveau pour répondre aux besoins d'un deuxième ministre sur le même étage.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Rousseau, je pense que vous êtes...

M. Thérien: C'est juste que ça avait été réaménagé par M. Marc-Yvan Côté qui avait éliminé justement le bureau de M. le ministre délégué et il a fallu réaménager ça après.

M. Garon: Comment est-ce que ça a coûté, enlever le bureau du ministre délégué et le refaire après ça?

M. Thérien: Ah bien, là, ça fait cinq ans. C'est en 1985, 1986.

M. Garon: Là, on défait le bureau et on le refait. Je comprends que ça fait de l'ouvrage, mais ça coûte de l'argent. Ce n'est pas rien... Vos fonctionnaires m'avaient déjà présenté des plans de réaménagement de bureau. J'ai dit: On va laisser faire. On peut toujours dépenser de l'argent si on veut en dépenser. Ils disaient que j'avais des goûts modestes.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on peut considérer que l'engagement 1 est...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le contrat, parce qu'il s'agit d'un contrat, pour la réalisation d'un réaménagement des bureaux du cabinet du ministre délégué? Est-ce qu'on pourrait avoir le contrat, la copie du contrat, les plans avant, les plans après, des travaux qui ont été réalisés à cet endroit-là et la ventilation des coûts?

M. Elkas: On va demander à la Société immobilière du Québec de faire ressortir des plans. Je ne peux pas ajouter plus que ça d'ailleurs.
(17 h 30)

M. Garon: Non, non. Ils font toujours ça. Avant de faire des travaux, ils font des plans...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...de la situation, puis des plans du réaménagement.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Mais c'est vous qui devez répondre de ça, ce n'est pas eux autres.

M. Elkas: Non, non. On va vous donner les plans. Il n'y a pas de problème.

M. Garon: Les plans avant, les plans après et la ventilation des dépenses.

M. Elkas: Oui, oui. Il n'y a pas de problème.

M. Garon: O.K.

Le Président (M. Gauvin): Donc, le...

M. Garon: L'engagement 1 est vérifié...

Le Président (M. Gauvin): Vérifié.

M. Garon: ...conditionnellement à ces renseignements.

Le Président (M. Gauvin): Vérifié, sous

réserve de l'information fournie au député de Lévis.

M. Garon: Engagement 2, vérifié.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Je vois ici 10 000 \$ de coupe de gazon autour d'un aéroport. Ma foi! on coupe la pelouse deux fois de Villeroi au pont de Québec pour 21 000 \$. On doit couper une très grande superficie de pelouse et combien de fois on la coupe par année?

M. Elkas: Bien, ce n'est pas 33 000 \$ pour la période.

M. Camden: Quelle sorte d'entretien? Ça doit être de toute beauté.

M. Elkas: C'est 9000 \$ par année.

M. Camden: 33 000 \$ sur trois ans.

M. Elkas: Sur trois ans.

M. Camden: Quel genre d'entretien fait-on autour des pistes d'atterrissage au moment où les gens arrivent à 100 milles à l'heure et repartent à 100 milles à l'heure? On coupe combien de fois dans l'été?

M. Elkas: On n'a pas le contrat avec nous. On pourrait vous le faire parvenir.

M. Camden: Bien, j'apprécierais, oui, parce que je trouve que c'est quand même élevé, je veux dire, comme exigence. Considérant qu'il y a de multiples endroits où il y a des demandes qui sont faites, entre autres, en bordure des chemins de desserte du ministère et, plus particulièrement, des bretelles de sortie dans nos circonscriptions où ça a l'air particulièrement malpropre. Et quand on constate ça, ça doit impliquer des superficies quand même assez grandes.

Le Président (M. Gauvin): Donc, pour ce qui est de l'engagement 2...

M. Garon: Est-ce qu'il y avait une évaluation du ministère, à l'engagement 2?

M. Elkas: De ces... Bien, évaluation, il y a eu cinq soumissionnaires...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Huit soumissionnaires.

M. Garon: Et vous avez évalué ça à combien? Parce que le ministère, avant de s'en aller en soumissions publiques, il fait une évaluation.

M. Elkas: L'évaluation était à 13 500 \$.

M. Garon: Par année ou pour le total?

M. Elkas: Par année.

M. Garon: Pendant combien d'années?

M. Elkas: Sur trois ans.

M. Garon: Ah! Le total était de 39 000 \$, 40 000 \$, puis vous...

M. Elkas: 40 000 \$.

M. Garon: Puis vous avez eu une soumission, la plus basse, à 33 000 \$.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: Sur trois ans.

M. Garon: C'est autour d'un aéroport, hein? Il y a des questions de sécurité.

Le Président (M. Gauvin): Donc, est-ce qu'on considère que l'engagement 2 a été vérifié?

M. Garon: Vérifié, quant à moi.

Le Président (M. Gauvin): Vérifié.

Une voix: ...copie du contrat?

M. Camden: ...les copies. La pelouse est coupée.

M. Garon: L'engagement 3.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 3, oui.

M. Garon: Subvention pour l'organisation d'une fête "Quart de siècle" à l'intention des employés qui atteignent 25 ans de service, 91 000 \$. Vous avez fêté combien d'employés?

M. Elkas: Un maudit paquet. 365.

M. Garon: Mais 365, ça fait quand même 300 \$ par employé. Quelle sorte de party avez-vous fait? 365 pour 91 000 \$, ça fait à peu près 300 \$ par employé. Vous avez fait quoi au juste pour cette fête "Quart de siècle"?

M. Elkas: Ça inclut la montre qu'on remet à tous les jubilaires, incluant la soirée comme telle.

M. Garon: Mais c'est une montre de combien?

M. Elkas: 118 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: 118 \$.

M. Garon: 118 \$. Quelle sorte de montre? 118 \$ pour la montre.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, il y en a une dans la salle ici, une montre.

M. Garon: Hein?

Le Président (M. Gauvin): Nous avons un bénéficiaire. Voulez-vous la voir, M. le député de Lévis?

M. Garon: Bien, ça fait... Je viens de faire le calcul: 91 000 \$ pour 365 employés, ça fait 250 \$ par employé, 118 \$ pour la montre. Est-ce que c'était pour les employés qui ont fait pour 25 ans et plus de service?

Une voix: Oui.

M. Garon: Depuis quand cette fête-là se fait-elle?

M. Elkas: Ça fait 35 ans qu'ils font ça pour les gens qui ont oeuvré avec nous pendant 25 années.

M. Garon: Ils font ça chaque année?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ils font ça chaque année?

M. Elkas: À chaque année, oui.

M. Garon: Il y en a combien d'employés au ministère? Ça veut dire qu'il y en a 365...

M. Elkas: Qui ont atteint 25 ans, cette année.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: L'an prochain, on prévoit combien?

M. Garon: À part la montre, c'est quoi? Parce qu'il reste 132 \$ de plus, c'est 250 \$ par employé. Il y a combien d'employés au ministère?

M. Elkas: Là, on est rendu en bas de 10 000. Ils étaient 14 000 en 1976 et il y a eu des transferts, des coupures.

M. Garon: La fête a eu lieu où?

M. Elkas: Ici, à Québec.

M. Garon: À quel endroit?

M. Elkas: Au Palais des congrès.

M. Garon: Il y a combien de personnes là? Quand même... ils avaient dû en inviter d'autres que les 25 ans et plus.

M. Elkas: Oui. Si je peux me permettre, M. le député de Lévis, dans les repas, ce n'est pas seulement pour les 365. Les épouses ou leurs "partners" sont inclus.

Une voix: Les enfants?

M. Garon: Pas les enfants.

M. Elkas: Je ne sais pas si on devrait questionner le montant d'argent pour 25 ans de service.

M. Garon: Non, non. Moi, je voyais 91 000 \$, je ne sais pas le nombre d'employés. J'ai dit: 365, ça fait 250 \$ par employé. Vous me dites qu'il y a 118 \$ pour la montre. Il reste 132 \$ pour le banquet et vous dites que les épouses sont invitées.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça fait 66 \$ chacun.

M. Elkas: C'est pas mal raisonnable. Tous les services, la salle, tout le kit.

M. Garon: O.K.

M. Gauvin: Question d'information: Est-ce qu'il y a d'autres services - je ne sais pas si M. le ministre est au courant - du gouvernement du Québec qui ont cette coutume-là?

M. Elkas: Je ne peux pas vous répondre. On m'avise que le ministère du Revenu le fait, oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une ventilation des frais des 91 000 \$?

M. Elkas: Oui, oui, avec plaisir.

M. Garon: Je vous remercie.

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

M. Camden: Est-ce que les hommages rendus aux jubilaires sont strictement concernant les gens qui ont 25 ans, qui étaient des permanents ou si ça s'adresse aussi aux occasionnels?

M. Elkas: il n'y a pas d'occasionnels.

Une voix: C'est une précision qu'on pourra donner ultérieurement.

Une voix: Il n'y a pas d'occasionnels...

M. Elkas: Non, non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Des occasionnels de 25 ans, c'est assez rare.

Une voix: Je ne comprends pas la question.

M. Camden: Mme la Présidente, est-ce que vous voulez savoir combien il y en avait de votre comté? Non?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'engagement 3. J'appelle l'engagement 4.

M. Garon: Engagement 4, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: Engagement 5, pourquoi n'y a-t-il pas eu de soumissions publiques dans ce cas-là?

M. Elkas: C'est le seul, comme vous le savez. Je pense qu'on en avait parlé aussi l'an passé. C'est le seul qui peut offrir un service dans le temps de 15 minutes où on peut, où on alloue... Ça donne un temps de réponse assez rapide et puis il doit répondre. C'est le seul dans le coin qui fait de l'emballage pour des...

M. Garon: Ça revient à combien du repas?

M. Elkas: Oh my God!

M. Garon: Pardon?

M. Paquin: C'est variable selon le repas.

M. Garon: Oui.

M. Paquin: Ça peut être un repas froid, un goûter, un déjeuner, un souper. Ces dernières années, on a introduit des repas diététiques.

M. Garon: Oui. Mais le repas de viandes froides, il est combien? Je me rappelle ce repas.

M. Paquin: Je n'ai malheureusement pas le contrat avec moi.

M. Garon: Pardon?

M. Paquin: Je n'ai pas le contrat avec moi.

M. Garon: Ah! Est-ce qu'on peut avoir une copie de la ventilation du contrat, avec les coûts selon les différents types de repas?

M. Paquin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, pour l'engagement 5?

M. Garon: Vérifié. Engagement 6: Contrat pour la réparation d'un moteur d'avion, 492 000 \$ à Générale électrique du Canada, à Mississauga, Ontario. De quel avion s'agit-il, la réparation?

M. Elkas: C'est le Challenger, M. le député.

M. Garon: C'est le Challenger?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Le moteur est fabriqué où?

M. Elkas: C'est un moteur de G.E.

M. Paquin: C'est un moteur Générale électrique, fabriqué dans l'Arkansas. Mississauga, Ontario, est seulement une boîte postale.

M. Garon: Il a été réparé où?

M. Paquin: Il est réparé à la manufacture en Arkansas.

M. Garon: En Arkansas. Pourquoi ce n'est pas facturé en Arkansas plutôt qu'en Ontario?

M. Paquin: On fait affaires directement avec l'Arkansas, excepté que la facture passe par Mississauga.

M. Garon: Ah bon!

M. Paquin: C'est le seul bureau qu'elle a au Canada.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8.

M. Garon: Vérifié. L'engagement 9, vérifié. Les engagements 1 et 2, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, juillet 1990 est vérifié. J'appelle août 1990, l'engagement 1.

Août

M. Garon: L'engagement 1, vérifié. L'engagement 2. De quelle sorte d'équipements à neige s'agit-il ici? Deux ensembles d'équipements à

neige pour 126 000 \$.

M. Elkas: Vous êtes à l'engagement 2, M. le député?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Votre question, c'est?

M. Garon: Quelle sorte d'équipements à neige? On parle d'un contrat pour l'acquisition de deux ensembles d'équipements à neige pour l'année 1990-1991, 126 000 \$. De quoi s'agit-il comme ensembles d'équipements à neige?

M. Elkas: C'est une benne basculante de 3060 millimètres, selon les caractéristiques qui ont été livrées. Une aile chasse-neige de 3658 millimètres, montage sur camion; une attache pour aile chasse-neige, montage sur camion; une plaque de fixation pour camion devant recevoir chasse-neige et aile de côté, selon les caractéristiques demandées.

M. Garon: Vérifié. Ça marche. L'engagement 4, vérifié. L'engagement 5. À l'engagement 5, quand vous dites "Soumission publique", en quoi cette soumission-là est-elle publique? On n'a pas les prix pour les autres, ou est-ce que c'est parce que les prix n'ont pas été indiqués? Contrat pour la réalisation du programme de démonstration et d'évaluation de systèmes de pesée embarqués pour véhicules et ensembles de véhicules, 195 000 \$. Mais on n'a pas les prix pour les autres.

M. Elkas: On n'a pas les prix, M. le député de Lévis. On peut vous les faire parvenir, mais c'est un comité de sélection qui... Je pense que la question "soumission publique" est un peu...

M. Garon: Ce n'est pas une soumission publique.

M. Elkas: C'est un contrat de services.

M. Garon: C'est sur invitation?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Avec un comité de sélection?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est pour ça que je trouvais ça curieux qu'il y avait... C'est le terme "soumission publique" qui n'est pas correct.

M. Elkas: Justement.

M. Garon: O.K. Vérifié. L'engagement 6. Vous dites: Entente pour l'exploitation et l'entretien de l'aéroport de Mingan, pour une période

se terminant le 31 décembre 1990, divers, corporation municipale de Longue-Pointe. Vous n'êtes pas allé au fichier dans ce cas-là?

M. Elkas: C'est à la municipalité qu'on le donne, avec un protocole d'entente.

M. Garon: Est-ce que c'est comme ça habituellement?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est comme ça dans toutes les municipalités de la Côte-Nord?

M. Elkas: C'est le seul.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Pour, les autres, c'est Transports Canada. Celui-ci est le seul.

M. Garon: Parce que c'est le seul aéroport qui est administré par une municipalité?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: L'aéroport appartient à la municipalité.

M. Elkas: Il appartient au Québec, mais il est entretenu par la municipalité.

M. Garon: Ah! Ça appartient au gouvernement du Québec qui confie le contrat de la gestion et de l'entretien à la municipalité. Mais il n'y a pas d'appel d'offres? La municipalité procède...

M. Elkas: C'est par protocole d'entente avec la municipalité.

M. Garon: Qui fait ça comment? Qui a un camion ou quoi? C'est parce qu'elle a un...

M. Elkas: C'est une question de déneigement.

M. Garon: Elle a un équipement de déneigement qu'elle utilise pour ça.

Une voix: Pour la municipalité et pour l'aéroport.

M. Garon: Pour la municipalité et pour l'aéroport. Ah! je comprends. Vérifié. Engagement 7.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 7.
(17 h 45)

M. Garon: Ici, c'est une subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation

du projet de recherche intitulé "Étude sur le comportement des chaussées dans le temps et influence des techniques d'entretien sur leur durée de vie". Ville de Sherbrooke. Pourquoi avez-vous fait faire cette recherche-là avec la ville de Sherbrooke?

M. Elkas: C'est un programme normé de l'aide à la recherche qu'on a dans le ministère.

M. Garon: Vérifié. L'engagement 8 est vérifié. Engagement 9: Contrat pour effectuer la surveillance des travaux avec résidence au chantier concernant la construction d'un aéroport (piste, tablier, balisage lumineux, abri pour passagers, abri pour véhicules) et une route d'accès à Aupaluk. Est-ce que le contrat est réalisé?

M. Tremblay (Clément): Non, il est en réalisation.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des dépassements à date?

M. Tremblay (Clément): Non, il y a à peu près 50 % des travaux de faits, comme je vous le disais tout à l'heure. La piste est faite et est en opération; les bâtiments vont être faits.

M. Garon: Ah, c'est le contrat de surveillance. C'est Soprin, ah oui.

M. Tremblay (Clément): Oui, c'est ça.

M. Garon: Vous avez mentionné ça tantôt.

M. Tremblay (Clément): C'est ça.

M. Garon: Correct.

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

M. Garon: Vérifié, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9 est vérifié. J'appelle l'engagement 10. M. le député de Lotbinière.

M. Camden: M. le ministre, ce que je vois ici concernant une subvention accordée pour la réalisation d'une étude concernant une voie ferrée du CN, est-ce que c'est une voie ferrée qui est désaffectée ou si c'est pour la réutiliser?

M. Elkas: On est à l'engagement 10.

M. Camden: Oui.

M. Elkas: Je m'excuse.

M. Camden: De rien.

M. Elkas: Pas encore désaffectée, non.

M. Camden: Pas encore.

M. Elkas: Mais on cherche... Comme vous le savez, c'est notre but de trouver des gens, d'y intéresser des gens pour reprendre les "short runs" qui sont abandonnés par les gros CN et CP. C'est pour ça qu'on a alloué les montants d'argent. 70 000 \$, c'est la moitié d'un contrat de 150 000 \$.

M. Garon: Avez-vous eu la même possibilité quand il s'agit du train du Nord à Saint-Jérôme? Là, il y avait des gens qui voulaient le prendre et le ministère ne se comportait pas avec eux de la même façon.

M. Elkas: On était en négociation avec des promoteurs dans le coin, puis, malheureusement, ces gens-là ne pouvaient pas rencontrer les exigences, puis au niveau financier aussi. L'emprise nous préoccupe, vous le savez. J'en ai déjà parlé aux députés... les trois députés affectés, M. Ryan, étant le ministre responsable de la région. Le député de Labelle m'a aussi demandé de faire mon grand possible pour protéger l'emprise parce que c'est la seule emprise qu'on a dans la région.

Le chemin de fer. À savoir si on pouvait trouver quelqu'un, on a fait notre grand possible pour en trouver. Ce n'est pas rentable. Alors, la prochaine étape, c'est de conserver l'emprise. On a eu des rencontres avec les municipalités dernièrement. Les municipalités démontrent un grand intérêt. On a les résolutions de chaque municipalité démontrant un intérêt d'accepter la responsabilité de l'entretien de l'emprise parce que, évidemment... Pardon?

M. Garon: Ils enlèvent la voie.

M. Elkas: Ils enlèvent la voie, oui, mais les municipalités ont démontré un intérêt pour garder le parc linéaire comme tel.

M. Garon: Ce n'est pas la même affaire. Mais l'entreprise qui voulait, qui était intéressée par le train du Nord... Là, vous n'avez pas semblé intéressé. On dit qu'au ministère il y a eu une étude juridique. L'avis juridique que votre ministère vous a donné sur la propriété du fond en vertu des lois qui ont été adoptées, est-ce qu'il est possible d'avoir une copie de l'avis juridique?

M. Elkas: Oui. L'avis juridique était assez clair que la propriété ne nous appartenait pas, qu'elle appartenait au CP.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'avis juridique?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Pour le train du Nord? Oui?

M. Elkas: L'avis juridique?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Je peux m'informer, à savoir ce qu'on a au juste, puis je pourrais vous revenir.

M. Garon: Vous avez dit que vous aviez des avis juridiques.

M. Elkas: Ce n'est pas nécessairement ça.

M. Garon: Les gens de votre ministère ont dit qu'il y avait des avis juridiques, comme quoi... C'est ce que vous avez dit là.

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

M. Camden: Peut-être, Mme la Présidente... Je ne sais pas s'il y a autre chose pour le petit train du Nord.

M. Garon: Ce ne sera pas long, oui.

M. Camden: Peut-être terminer ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Camden: Peut-être terminer ce qui concerne la voie du Nord, le petit train du Nord et je reviendrai avec le tronçon qui me préoccupe.

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

M. Garon: Vous n'avez pas répondu à ma question encore là.

M. Elkas: J'ai un papier de travail. Je l'ai induit en erreur. J'ai un papier de travail. Je vais vérifier ce qu'il inclut, mais les informations que j'ai, ce n'est pas nécessairement un avis juridique. Je m'informe et je peux vous revenir.

M. Garon: O.K. Parce que, apparemment, il y a un avis juridique. Je serais curieux parce qu'à sa face même, en tout cas, je vais vous dire une chose, ça posait bien des interrogations sur l'emplacement des voies. Il y a eu des lois d'adoptées là-dedans et tout ça. Verbalement, les gens nous disaient qu'il y avait des avis juridiques, mais je ne voudrais pas qu'ils se déguisent en courant d'air quand il s'agit de les montrer.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, est-ce que vous avez eu votre réponse?

M. Thérien: Non, non. Je n'ai pas posé ma

question.

M. Elkas: Je vais revenir. Je vais vérifier ce qu'on a eu et on va vous revenir.

M. Garon: O. K.

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

M. Thérien: Je voulais juste compléter concernant l'emprise parce qu'on est touché par ça.

M. Elkas: Oui.

M. Thérien: Est-ce que... Présentement, on a enlevé la voie ferrée, ça c'est correct. Mais le souci des gens des Laurentides, c'est le fait d'arrêter le démantèlement des ponts. Ce n'est pas commencé, mais la crainte que si les ponts sont enlevés, là ce serait dramatique pour le groupe qui veut l'acheter ou l'entreprise qui veut l'acheter. Vous savez, il y a trois semaines, ils arrêtaient tous les motoneigistes, ceux qui faisaient du ski de fond, ils leur donnaient une contravention. Mais est-ce qu'on a quelqu'un qui négocie?

M. Elkas: Oui. Pour répondre à votre question, j'ai rencontré mes collègues du ministère des Affaires municipales, le ministère MLCP; on a rencontré aussi les présidents, les préfets de ces MRC affectées par ce pacte linéaire, des maires des municipalités. On a eu d'eux des résolutions qui disaient clairement qu'ils étaient prêts à accepter la responsabilité civile et la responsabilité d'entretien. Il y a aussi un intérêt par Hydro, et j'ai soupçonné que peut-être Hydro... Même la compagnie de téléphone serait intéressée aussi de s'assurer qu'on protège cette emprise. Avec ça, j'ai appelé le président du conseil d'administration de CP, M. Scott, et j'ai fait savoir que le gouvernement était intéressé à me donner le nom d'une personne chez lui avec qui on pouvait débiter les négociations du transfert de l'emprise.

À savoir s'il y a un prix attaché, c'est quelque chose qu'on va... Je sais qu'on nous a lancé des prix de 10000 000 \$, mais...

M. Thérien: Mais il y a des démarches qui se font.

M. Elkas: Définitivement. C'est débuté et au niveau du démantèlement des ponts, je dois vous assurer que même avant, parce qu'on avait des déductions non officielles et puis on m'avait donné des délais à aller jusqu'au mois de mai, parce que j'avais demandé de ne pas commencer le démantèlement des ponts.

M. Thérien: Merci.

M. Garon: On n'est pas allé plus loin que ça là-dedans. On est dans des compagnies qui sont dans des situations de monopole. Que ce soit le CN ou le CP, c'est une situation de monopole, à toutes fins pratiques, ça a été concerné dans le passé. Là-dedans, moi, ce qui m'a frappé, c'est que c'est facile pour la compagnie de chemin de fer de vouloir enlever les rails pour ne pas qu'il y ait de concurrence, pour éliminer tout le monde, après ça qu'il y ait des téléphones, qu'on dise n'importe quoi, on s'en fout, mais on aura défait ce qui a été posé à un moment donné, dans le temps, à des coûts qui, si aujourd'hui on reposait ça, les équipements, les voies ferrées, les dormants, coûteraient une fortune.

Et puis là, quand on regarde les lois - je n'ai pas fait une étude juridique exhaustive - on voit là-dedans qu'il y avait des transferts qui étaient faits au Québec si on cessait de les utiliser. C'est pour ça que j'aimerais mieux avoir l'opinion juridique parce que là, j'ai été surpris de voir votre réponse évasive. J'ai écrit à plusieurs reprises dans ça. J'ai écrit dans ce domaine-là. J'ai envoyé deux télégrammes. J'ai écrit aux compagnies de chemin de fer, également, à Ottawa. Je remarque que les gens, quand ils parlent verbalement là... J'ai des opinions juridiques, mais quand on veut les voir, ils se déguisent en courant d'air.

Moi, je pense que - et c'est ça que je dis dans mon télégramme - prima facie vous avez des droits. Ça va prendre de bons avis juridiques pour démontrer que vous n'en avez pas parce que là, actuellement, c'est trop facile pour les compagnies de chemin de fer, actuellement, qui sont bien mieux pour garder des lignes de chemin de fer non rentables dans l'Ouest, mais qui veulent démolir absolument quand c'est au Québec des gens qui veulent prendre la succession quand eux disent que ce n'est pas rentable. Ils sont dans des situations de monopole puis ils ont intérêt à garder leur monopole et à ne pas voir de concurrence s'établir. Et dans certains cas, il peut y avoir des conséquences considérables. Moi, je pense à Saint-Raymond. Il y'en a à Pont-Rouge, à Saint-Raymond. Il y'en a. À certains endroits, il y'en a. Puis quand on voit le comportement qu'ils ont eu vis-à-vis du transport du bois de la Colombie-Britannique, vis-à-vis des États-Unis, puis quel comportement ils ont au Québec, bien, je vais vous dire une chose, ces compagnies-là ne jouent pas dans notre intérêt. Je pense que le gouvernement, le ministre, doit être vigilant vis-à-vis des gens qui sont dans une situation de monopole, alors qu'il y a des entreprises qui sont intéressées à prendre la succession parce qu'il peut y avoir des effets considérables concernant le transport, éventuellement.

Quand on regarde en termes de protection de l'environnement, tout le monde se bat les flancs pour dire: Employons les chemins de fer,

on va enlever de la pesanteur sur les routes. On en a un chemin de fer, là, puis on laisse la compagnie, alors qu'il y a des lois qui ont été passées dans le passé. Là, c'est la compagnie qui semble bien pressée d'enlever tout ça. Ça ne fait pas de mal à personne quand c'est là. Puis la compagnie semble être dans une hâte épouvantable, d'enlever ça puis de détruire la ligne. Je dis bien "détruire". Premièrement, en enlevant les rails, puis là, j'entends le député de Rousseau qui dit: En enlevant les ponts.

Une voix: Ils ne sont pas enlevés.

M. Garon: Non. Moi, je pense que le ministre doit prendre son courage à deux mains puis se tenir debout face à des compagnies de chemin de fer qui ont eu des avantages, au XIXe siècle, exorbitants. Elles n'ont pas eu des petits avantages, hein? Les compagnies de chemin de fer, au Canada, je vais vous dire une chose, c'étaient les barons du temps. On leur donnait les terrains, tant de pieds chaque bord, puis ce n'étaient pas quelques pieds, puis on leur disait: Allez-y. Puis **quand** elles n'avaient pas soudoyé les politiciens, dans le temps, comprenez-vous. On sait comment Georges Etienne Cartier s'est fait organiser. Quand elles n'avaient pas soudoyé les politiciens, comprenez-vous, qui leur donnaient les concessions. En tout cas, moi, je vais vous le dire, les compagnies de chemin de fer, le ministre peut se tenir debout. Il n'y a aucune gêne. Ces compagnies-là ont été gavées de fonds publics, gavées par des gouvernements, gavées en terrains puis gavées en droits de toutes sortes. Qu'il y ait le minimum de respect du public, c'est la moindre des choses, puis, moi, je ne serais pas gêné de négocier avec elles en mettant le poing sur la table.

M. Elkas: Vous savez qu'au niveau de la ligne de Saint-Jérôme, on avait quasiment tout fait, et puis j'ai mis votre collègue au courant des efforts qui ont été faits. Il les a vérifiés. La compagnie Railbec avait démontré un intérêt, comme je l'ai mentionné, mais, malheureusement, elle n'avait pas le financement. Les études de marché dans le coin démontrent clairement qu'on n'avait pas d'expéditeur. Savez-vous qu'est-ce qui est triste, M. le député de Lévis...

M. Garon: Ce n'est pas rien que Railbec, c'est la protection de la ligne.

M. Elkas: Non, non. Laissez-moi... Savez-vous qu'est-ce que je trouve triste? C'est qu'il y a eu un temps où les compagnies de chemin de fer avaient 76 % du marché au niveau du transport de la marchandise; elles sont rendues en bas de 30 %. On essaie de leur transférer autant que possible, puis si les grandes compagnies de chemin de fer, CN-CP, ne peuvent pas le faire, bien, on va en trouver d'autres qui peuvent le

faire où on a des marchés. C'est justement à ça qu'on s'attaque. Puis dans le cas de celle-ci, la Gaspésie, on démontre clairement l'intérêt de partager avec ces deux messieurs qui démontrent aussi un intérêt d'assurer la survie du chemin de fer dans le coin. Alors, on fait... Je suis un gars de chemin de fer, j'apprécie le réseau qu'on a, mais ça prend des marchés puis ça prend des expéditeurs. Il faut les convertir. Mais qu'est-ce qui est arrivé? C'est qu'on a perdu cette portion du marché. Ils sont allés vers le camionneur qui avait le "free ride", dans la province de Québec puis ailleurs aussi.

M. Garon: Mme la Présidente, les compagnies de chemin de fer, dans l'Ouest, maintiennent 25 000 kilomètres de chemin de fer non rentable.

M. Elkas: Je ne suis pas sûr que ça va rester, M. le député.

M. Garon: **M. Mulroney**, il fait ses beaux discours à Québec. Moi, je regrette, des gens, comprends-tu, qui nous parlent de même alors qu'ils maintiennent **des** centaines de millions en subventions par année... C'était 653 000 000 \$, en 1983, indexés chaque année. L'an passé, ça a **coûté** à peu près 750 000 000 \$; cette année, sans doute 800 000 000 \$. On paie le quart de ça pour maintenir 25 000 kilomètres de chemin de fer non rentable dans l'Ouest, sans compter les subventions, sans compter le 600 000 000 \$ de Roger Pass parce qu'il trouvait que les trains ne passaient pas assez vite dans les Rocheuses. **Ils** ont fait un autre trou qui a coûté juste 600 000 000 \$. On en a payé le quart du maudit trou de Roger Pass. Là, on va arriver vis-à-vis d'eux autres puis on va se promener avec des gants blancs. Je regrette. Génez-vous pas pour mettre le poing sur la table. Ce sont les intérêts des citoyens qui sont là, ce sont des investissements considérables qu'on ne peut pas dilapider comme ça, facilement. Ce sont des... Ça représente... Refaire ça aujourd'hui, ça coûterait une fortune: faire la ligne, les dormants, les rails, les ponts et tout ça. Avant de mettre la hache là-dedans, il faut s'assurer que l'intérêt public... Surtout quand on peut l'exploiter, moi, je pense que l'intérêt public doit prévaloir. L'intérêt des compagnies de chemin de fer, "it's just too bad". Elles ont été payées, elles, la peau et les os. Elles ont eu tellement de subventions. Regardez les plus grandes maisons de Montréal, c'était aux dirigeants de ces compagnies-là, comprenez-vous. Les plus grosses affaires qui se font, les manoirs épouvantables, c'étaient les compagnies de... Van **Horne** et tous ces gars-là. Ils ne marchaient pas "sur l'erre du temps", ces gars-là. Alors aujourd'hui, moi, je pense que le seul critère c'est l'intérêt public.

M. Elkas: J'ai toujours travaillé pour

l'intérêt public, M. le député.
(18 heures)

M. Garon: Moi, je vais vous dire, je pense qu'elles n'enlèveraient pas un pouce de chemin de fer sans que je me sois assuré... Je veux dire, comme ministre des Transports que vous vous soyez assuré que les droits qu'on a là-dedans et l'intérêt public, dans une ligne de chemin de fer qui va vers le nord, alors qu'on parle de plus en plus, en termes de transport de quantités et de choses qui sont lourdes, alors qu'on en a une, une ligne... Avant de l'enlever... Quel est le pourcentage de la voie qui est enlevé actuellement?

M. Elkas: 25 % environ.

M. Garon: Ça n'a pas l'air d'être une grande préoccupation pour vous. Je vous regarde là.

M. Elkas: Ah non!

M. Garon: Je sais que vous avez été pris par toutes sortes d'affaires, dans l'été des indiens, excepté que là, c'est majeur ça.

M. Elkas: Si vous ne nous croyez pas, M. le député de Lévis, informez-vous donc auprès de votre collègue, M. le député de Labelle, à savoir si on est préoccupé du problème auquel on fait face. On est en train de négocier avec CP en ce moment et c'est...

M. Garon: Il est venu me voir. Je suis un peu étonné de ce que vous me dites, là. L'opinion juridique, vous n'avez même pas l'air d'être au courant.

M. Elkas: Bien...

M. Garon: Ça veut dire que n'avez pas dû la regarder longtemps.

M. Elkas: Je vais regarder de nouveau ce qui m'a été envoyé, à savoir si c'est une opinion juridique officielle ou si c'est un "working document", si vous voulez.

M. Garon: Il ne peut pas y avoir de "working document" sans une opinion juridique parce que, ça, ça s'est fait avec des lois.

M. Elkas: Avant que je m'engage à vous dire que c'était une opinion juridique officielle, j'aimerais le vérifier.

M. Garon: En avez-vous demandé une?

M. Elkas: Bien oui. Je vais le vérifier, comme je vous l'ai mentionné.

M. Garon: Non, mais en avez-vous demandé

une? Je vous ai écrit deux...

M. Elkas: On en avait demandé. Oui, on en a demandé une. Je vais...

M. Garon: Je vous ai écrit plusieurs fois là-dedans.

M. Elkas: On en a demandé une et, comme je vous l'ai mentionné, je vais vous dire ce que j'ai reçu. Je ne voudrais pas **m'engager** à dire si c'est une opinion juridique officielle ou non, mais à ce qu'on m'a dit, on n'était pas **propriétaire** de la...

M. Garon: On ne peut pas dire ça sans avoir une **opinion** juridique. Ça ne peut pas être une opinion juridique... Vous avez demandé une opinion juridique à qui?

M. Elkas: M. le député de Lévis, comme vous le savez, nos avocats ne sont pas des plus disponibles par les temps qui courent. Ça semble être réglé ou presque, mais au moment où on l'avait demandée, évidemment, on n'a pas pu l'avoir de la façon dont on l'aurait voulu, dans la rapidité dont on l'aurait voulu aussi.

M. Garon: Avez-vous demandé une opinion juridique? À qui?

M. Elkas: Oui, on l'a demandée.

M. Garon: À qui?

M. Elkas: On l'a demandée au contentieux.

M. Garon: En avez-vous eu une?

M. Elkas: Comme je vous l'ai mentionné, j'ai reçu une opinion et je voudrais vérifier si c'est une opinion juridique officielle ou seulement une opinion. J'aimerais vérifier la validité...

M. Garon: Est-ce que c'est *un* avocat qui l'a signée...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...ou si c'est un fonctionnaire qui n'est pas avocat?

M. Elkas: C'est *un* avocat. C'était Me **Bilodeau**.

M. Garon: Sur la propriété.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Donc, vous avez une opinion juridique. Elle est avocate, Me Bilodeau. C'est la directrice du contentieux. Vous en avez une ou

bien vous n'en avez pas.

M. Elkas: Je vous informerai, M. le député de Lévis, aussitôt que j'aurai le dossier en main.

M. Garon: Là, vous avez une opinion juridique de Me Bilodeau, vous dites.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Vous avez dit que vous aviez une opinion juridique de Me Bilodeau.

M. Elkas: Oui, et aussitôt que j'aurai le dossier en main, je vais aller vérifier à nouveau, je vais vous appeler et je vais vous informer de la décision.

M. Garon: J'aimerais ça sur l'opinion, sur ce qu'elle dit.

M. Elkas: O. K.

M. Camden: Mme la Présidente.

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

M. Camden: Je vous remercie. Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer... Je me suis entretenu déjà avec le directeur de cabinet de son prédécesseur ou de celui qui a assuré son Intérim pendant la période de l'été indien, si on veut se situer dans le temps. Il y a une voie qui traverse mon comté, qui longe la route 116 dans mon comté, qui était occupée, je crois, par le CN et qui a été désaffectée. Les rails ont été retirés, ainsi que les dormants. Ça longe la route 116 dans les municipalités de Saint-Agapit, Dosquet, Uster, Laurierville, Plessisville, ville et paroisse, et Princeville, ville et paroisse. C'est une emprise intéressante qui permettrait, dans l'éventualité où on devrait faire des travaux, même si c'était à plus long terme, pour remettre en état, d'avoir une emprise acceptable de la route 116 qui aura éventuellement besoin de travaux de reconstruction. Est-ce que des mesures ont été prises chez vous de façon à récupérer de la compagnie de chemin de fer cette emprise?

M. Elkas: Vous savez, lorsqu'on est en possession de ces emprises, on regarde pour savoir si on en a besoin. Si on n'en a pas besoin, elles sont offertes à d'autres ministères. Il y en a plusieurs et on a fait un inventaire de l'ensemble des emprises semblables. J'ai eu des réunions avec le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Il démontre d'ailleurs un intérêt pour savoir s'il pourrait en faire un peu un parc linéaire, comme on est en train de nous proposer dans le Grand Nord. Cette ligne-là dont vous me parlez, je pourrais vous informer sur la position

du ministère des Transports, mais elle a été identifiée à d'autres aussi. Alors, je ne peux pas vous répondre, à savoir si le ministère des Transports veut en prendre possession ou l'offrir à un autre. Je n'ai pas l'information avec moi.

M. Camden: Moi, je vous indique aujourd'hui que particulièrement le tronçon entre le village de Saint-Agapit, celui de Dosquet et une partie du tronçon en direction de Lister longent la route 116, laquelle n'est pas conforme à bien des égards, où on connaît des emprises qui ne sont pas suffisamment larges pour faire des travaux de creusage de fossés convenables, où également l'accotement même de la route est très étroit à certains endroits. Je vous parle de largeur de six à huit pouces à certains endroits. C'est manifestement très étroit. Peu d'accotement, donc dangereux, où on aurait intérêt à accorder une attention toute particulière sur ce tronçon-là pour se donner des garanties face à l'avenir et ne pas faire en sorte qu'un jour, si c'était remis au propriétaire, on ait à payer à nouveau pour réacquies des terrains et, à ce moment-là, peut-être avoir la Commission de protection du territoire agricole et l'Environnement dans le décor. D'autant qu'il y a des lignes de transport d'énergie, de distribution électrique le long de cette route et également de services téléphoniques qui sont en bordure. Il y a des poteaux des deux côtés de la route. C'est manifestement extrêmement dangereux pour quelqu'un qui prendrait le côté. Alors, il faudrait accorder une attention particulière.

Également, il y a le tronçon de la route 116, dans la municipalité de Princeville et également de Plessisville, qui longe à bien des endroits, particulièrement de l'autre côté de Princeville, la route 116 où on a besoin d'emprises pour la reconstruction de la route 116 à grands frais, où il y a un trafic de 8000 ou 9000 véhicules-jour. Je pense que c'est dans l'intérêt du ministère de sauvegarder ces emprises qui ont une valeur commerciale très importante.

M. Elkas: O. K. J'en prends note. Je vais vérifier avec le sous-ministre adjoint au niveau de la planification. J'ai un "feeling" qu'il est en train de le regarder, mais on en prend bonne note.

M. Camden: O. K. Maintenant, j'aimerais aussi qu'on accorde la même attention, parce que dans la municipalité de Saint-Agapit, il y a un viaduc qui fait en sorte que les véhicules pouvaient passer au-dessus de la voie ferrée et il est à quatre voies. Il vient croiser dans une espèce de X. Les gens de Saint-Agapit réclament la démolition de ce viaduc qui est dangereux particulièrement l'hiver où il y a eu des accidents avec blessés. Il n'y a pas eu de perte de vie, mais il y a eu des accidents avec blessés. Les travaux sont sommairement estimés,

pour la démolition de ce viaduc, à 300 000 \$. J'ai eu des représentations de gens de Saint-Agapit, tout comme de la municipalité, qui souhaiteraient voir démolir cette infrastructure qui passe au-dessus de la voie ferrée, qui est désaffectée depuis.

M. Elkas: Le problème, c'est qu'il n'y a jamais eu une obligation de la part de CN ou CP de les enlever, puis là on va en faire une cause. Notre sous-ministre a rencontré le sous-ministre au fédéral pour essayer de trouver une stratégie pour qu'on ait en effet... pour qu'on puisse forcer CN et l'autre compagnie de chemin de fer à les démolir.

M. Camden: Dans l'hypothèse où ce tronçon-là, entre le moment où le ministère serait disposé ou prêt à reconstruire des tronçons sur la route 116, l'utilisation que vous mentionniez, tout à l'heure, des échanges que vous avez eus avec votre collègue au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, est-ce que dans le même sens que ce que je viens d'entendre, concernant le petit train du Nord ou, enfin, cette voie qui est dans les Laurentides, on peut prendre certains moyens pour conserver certaines infrastructures de ponts, à tout le moins peut-être pour le secteur des loisirs, que ce soit peut-être des motoneiges ou des quadrimotos, au lieu de les avoir sur nos routes ou faire en sorte peut-être l'usage pour la bicyclette? Enfin, il y a divers usages.

M. Elkas: Nous avons déjà un comité en place. D'ailleurs, M. Liguori Hinse préside ce comité qui est en train de regarder toutes les voies de chemin de fer désaffectées et puis voir qu'est-ce qu'on peut conserver et qu'est-ce qu'on peut relâcher. Vous savez, c'est toujours une question aussi de notre capacité de payer. Mais les endroits où ce n'est pas aussi dispendieux que d'autres endroits aussi, toujours la question de l'entretien de ces endroits ou de ces parcs linéaires qu'on pourrait établir, je pense que les MRC, les municipalités ont un rôle à jouer aussi. Il est clair que si les municipalités démontrent un intérêt, je pense, comme "joint venture", on serait prêt, nous aussi, à répondre en leur transférant des terrains une fois qu'ils sont acquis par le gouvernement. Mais comme je l'ai mentionné, il y a un comité qui est en train de faire un inventaire de tout ce qu'on a et où on peut vraiment aller de l'avant ou agir.

M. Camden: Parce que dans l'élément qui nous préoccupe - peut-être en terminant - dans la municipalité de Lyster, il y a un pont qui traverse au-dessus de la rivière Bécancour. Comme on a des motoneigistes qui doivent traverser à certains endroits et que parfois on les retrouve sur le réseau routier du ministère

des Transports, ça pose certains problèmes parfois parce qu'ils ne peuvent pas traverser n'importe où. C'est manifestement dangereux, dans certains cas, la présence des véhicules automobiles versus ceux qui ont des quatre roues, des trois roues et des motoneiges. Alors, des infrastructures semblables pourraient peut-être être conservées pour permettre à ces gens-là de circuler hors de nos routes, au moins de traverser les cours d'eau dans des périodes où il y a des dégels.

M. Elkas: Vous savez, M. le député, que ces infrastructures sont très dispendieuses à entretenir. Ce n'est pas toutes les municipalités ou MRC qui vont vouloir s'engager.

M. Camden: Vous comprendrez que la capacité portante d'un pont qui permettrait à des voitures de chemin de fer de circuler, des locomotives, et le poids de motoneiges, il n'y a pas de commune mesure là. Suivant la capacité de résistance de ces ponts-là. En tout cas, pour moi, ça n'a pas trop... Ça ne pose pas de problème à prime abord.

M. Elkas: Vous pourrez venir me voir et on pourra regarder le tracé et préparer peut-être une recommandation pour ceux qui veulent s'impliquer dans des achats ou la responsabilité de l'emprise.

M. Camden: Ça va. Je vous remercie.

M. Garon: Dans le cas ici, on dit M. Legresley et M. Almond, dans Bonaventure. Là, on sent que vous avez agi. Pourquoi dans ce cas-là avez-vous senti que vous pouviez faire une réalisation d'une étude de faisabilité de l'acquisition de la ligne de chemin de fer du CN entre Matapédia et Gaspé? Parce que ce sont des gens fortunés? Quand on dit que le groupe Railbec n'était pas assez riche, eux autres, est-ce qu'ils sont riches?

M. Elkas: Ce n'est pas la question. Railbec, le problème de Railbec, c'est qu'il n'y avait pas d'expéditeur dans le coin. Je pense que je l'ai mentionné une couple de fois.

M. Garon: Et eux autres?

M. Elkas: C'est le marché. Ici, il y en a. Pâtes et papiers, il y a deux moulins de pâtes et papiers dans la région.

M. Garon: Mais M. Legresley et M. Almond, qui sont-ils? Vous leur avez donné une subvention...

M. Elkas: Deux employés du CN.

M. Garon: Qui font quoi?

M. Elkas: Ce sont deux professionnels, des employés qui sont prêts à en faire l'acquisition et à opérer.

M. Garon: Ils font quoi au CN?

M. Elkas: Je ne sais pas. Employés à la retraite du CN, ce sont des professionnels et ils sont intéressés au maintien.

M. Garon: Ils sont à la retraite.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente concernant l'étude de faisabilité?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Avec M. Legresley et M. Almond.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Eux autres, c'est une étude de combien?

M. Elkas: C'est un partage de 70 000 \$ chacun.

M. Garon: Ils vont mettre 70 000 \$, vous en mettez 70 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Alors, on peut avoir une copie du protocole de l'entente. Merci. Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10?

M. Garon: Oui. Engagement 11.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11.

M. Garon: Contrat pour s'occuper de tous les aménagements, du contrat d'exploitation avec le CN, de l'entretien et du nettoyage des trains pour l'opération d'un service de train entre Repentigny et la ville de Saint-Laurent, dans le cadre des travaux de rénovation de la Métropolitaine. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.
(18 h 15)

M. Garon: Est-ce qu'on peut nous dire quel a été le coût total?

M. Elkas: Il y a eu seulement... C'était 3 000 000 \$ et il y a eu 2000 \$ de surplus pour aménager le stationnement.

M. Garon: C'a coûté 3 000 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié.

M. Elkas: C'est un contrat, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aurais une question à poser, puisqu'on est dans le plan de transport ici. Concernant la 25 et le pont...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...est-ce qu'il y a eu une entente avec Hydro ou bien...

M. Elkas: Il y a des études de faisabilité qui ont été faites avec Hydro, à savoir si on pourrait emprunter l'emprise du pont futur et comment aménager, d'ailleurs, la partie qui nous amène au pont, des deux côtés, à Laval et la rive... Montréal. Vous savez que l'emprise du ministère qu'on a depuis, je pense, l'année 1970 est disposée à accepter un droit de passage pour Hydro. Sinon, ce seraient des coûts assez énormes pour Hydro de contourner, aller jusqu'à Pointe-aux-Trembles pour servir l'est de Montréal.

M. Garon: Est-ce qu'Hydro doit payer... Vous parlez d'un avancement des échéanciers dans ce cas-là. Est-ce que c'est parce que Hydro va payer une partie du pont?

M. Elkas: Si Hydro paierait une partie du pont?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Il y aura des ententes à payer une partie. Je ne sais pas jusqu'à quel point elle est prête à payer, jusqu'à quel montant elle pourrait payer. C'est en train d'être négocié dans le moment.

M. Garon: Il n'y a rien de signé.

M. Elkas: Non.

M. Garon: O.K. Vérifié. Septembre.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements d'août sont vérifiés. J'appelle les engagements de septembre. Un engagement en septembre.

Septembre

M. Garon: fi y a une drôle... Ici, le plus bas soumissionnaire est à 28 000 \$ et l'autre soumissionnaire est à 75 000 \$, IBM Canada. Moi, ça m'apparaît curieux.

M. Elkas: À lequel êtes-vous, M. le député de Lévis?

M. Garon: À l'engagement de septembre. L'engagement 1. Il y en a rien qu'un; Commission des transports. Le contrat Hitachi systèmes informatiques, contrat par soumission sur invitation au fichier, deux imprimantes à distance. On voit que le plus bas soumissionnaire est à 28 000 \$ et le deuxième, qui est IBM Canada ltée, est à 75 000 \$. Ça m'apparaît fort, ça. Je me suis demandé si...

M. Elkas: Je m'excuse. On n'était pas dans le même cahier. On va prendre avis de la question parce que, normalement... Ce sont des gens de la Commission, ils n'apparaissent pas ici; c'est simplement le ministère. Ils ne sont pas ici aujourd'hui.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ils ne sont pas ici aujourd'hui. Ce sont les membres de la Commission des transports qui doivent répondre. Normalement, ils n'apparaissent pas devant les engagements. Je prends avis de la question qui a été posée.

M. Garon: Oui. Moi, c'était pour savoir quelle était l'évaluation qu'on avait faite. Comment ça se fait qu'il y a un aussi grand écart entre les deux montants?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Le premier, 28 000 \$... Parce que ce ne sont pas des deux de pique. Il y a Hitachi, 28 000 \$, et IBM, 75 000 \$. Je me dis: Comment ça se fait? Je veux dire qu'il y a quelque chose que je trouve curieux.

M. Elkas: On va s'informer. Je n'ai pas le papier.

M. Garon: La deuxième affaire que je voudrais... Je voudrais revenir sur l'engagement du mois d'août, le dernier, concernant le pont et les lignes électriques qui traversent les ponts. Est-ce que vous êtes au courant des études concernant les champs magnétiques? On a dit... Il y avait une émission, par exemple, récemment à la télévision, "Enjeux". On dit qu'il se passe toutes sortes de phénomènes quand il y a des champs magnétiques trop forts. On dit même que les moteurs à injection fonctionnent drôlement, les freins peuvent fonctionner curieusement.

Faire passer des lignes électriques sur des ponts où il y a un gros trafic, puis des lignes importantes, est-ce qu'on étudie dans ces cas-là les effets des champs magnétiques des lignes électriques sur la circulation automobile?

M. Elkas: Dans les discussions préliminaires qu'on a eues avec Hydro-Québec, la question a été soulevée. On nous assure que...

M. Garon: Ouais, Hydro-Québec, faisons attention. Elle a toujours nié ça. J'en ai vu assez de cultivateurs qui ont eu des problèmes. Hydro a toujours nié. Je me rappelle avoir mis des agronomes là-dedans et des vétérinaires, puis, à un moment donné, arriver... Je suis allé faire un tour à des endroits, puis je sais que les champs magnétiques... Allez voir la pisciculture de Saint-Omer, quand ils ont mis un drainage électrique tout le tour parce que les saumons crochissaient.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Alors, Hydro a toujours voulu nier ça, mais aujourd'hui, aux États-Unis, un peu partout, il y a des gens qui font des études sur les champs magnétiques. On a vu des vaches avoir des problèmes. Dans les champs, dans les étables, les vaches ont des problèmes considérables. Je me dis que si des vaches qui pèsent 1500 livres sentent les champs magnétiques, les êtres humains qui en pèsent 150, peut-être qu'ils les sentent eux aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Là on se pose des questions concernant toutes sortes d'affaires. Faire passer des lignes sur des ponts où il y a beaucoup de trafic... En tout cas, c'est peut-être mieux de se poser des questions avant qu'après.

M. Elkas: Non, mais c'est une bonne question, M. le député de Lévis. C'est pour cette raison-là qu'on n'est pas rendu au point où on va avoir des câbles, c'est-à-dire la structure rattachée au pont ou éloignée du pont. Mais on prévoit dans l'emprise, ça se peut qu'elle soit séparée du pont. Comme je l'ai mentionné, ce sont des options qu'on nous a proposées. Cette question que vous soulevez est en train d'être regardée par notre ministère.

M. Garon: Je vais vous dire une chose. En 1984, je faisais partie du comité ministériel d'aménagement, et deux ministres, le ministre de l'Environnement, M. Adrien Ouellet, et moi, ministre de l'Agriculture, avons demandé de faire des études des champs magnétiques sur la santé humaine et la santé animale. Je ne sais pas, on est parti du gouvernement.

M. Elkas: Puis l'étude a été faite?

M. Garon: On est parti. Il y a eu des directives de données de faire des études, mais après ça on a quitté le gouvernement. Les champs magnétiques... Puis là, on voit de plus en plus que c'est une question qui revient. Je pense qu'on serait mieux, comme Hydro, de ne pas se mettre la tête dans le sable, mais d'étudier cette question. On voit qu'actuellement, quand c'est rendu que des entreprises sont obligées de poser non pas des drainages agricoles, mais des drainages électriques pour connecter l'électricité dans des terrains qui ne sont plus conducteurs, parce qu'ils ont des problèmes. Alors...

M. Elkas: Agriculture et Environnement? C'étaient les deux?

M. Garon: On avait demandé...

M. Elkas: Vous avez confié le...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Il y avait une décision du comité ministériel.

M. Elkas: C'était à ces deux-là, les deux ministères?

M. Garon: Non, non. Les deux avaient demandé qu'il y ait des études de faites là-dessus.

M. Elkas: La demande a été faite à qui?

M. Garon: Non, non, c'était une décision qu'il devait y avoir des études de faites concernant les questions d'électricité sur la santé humaine et la santé animale.

M. Elkas: Par? Alors, si on s'informe auprès des ministères de l'Agriculture et de l'Environnement, on peut l'avoir?

M. Garon: Je veux dire que c'est... Non, non, au Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional, le COMPADR.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Il y a eu des décisions qui ont été prises dans le temps. Après, il y a des gens qui doivent les mettre en oeuvre ces décisions.

M. Elkas: On va s'informer, à savoir s'il y a eu l'étude, si elle a été complétée, puis on va...

M. Garon: Hydro vis-à-vis de ces questions-là est toujours réticente. Je pense actuellement

que c'est assez avancé maintenant que les gens se posent des questions concernant l'effet de l'électricité et des champs magnétiques sur la santé humaine et la santé animale que je pense qu'il ne faut pas nier ces questions, il faut les regarder. Alors, je pense que quand il est question de santé humaine... Dans le domaine agricole, on parle de santé animale, mais si on pense que ça peut affecter les gens, il ne faut pas nier les problèmes, les regarder. Vous savez qu'aux États-Unis on a fait changer les ampérages pour les appareils ménagers pour l'électricité qui rentre dans les maisons. Il y a même des recherches aux États-Unis qui vous disent que même vos cadrans peuvent affecter.

Alors, je ne le sais pas. Je ne suis pas un expert là-dedans, sauf qu'il y a assez de données où les gens se posent des questions, pour ne pas nier la réalité. Quand on fait un pont et on veut faire passer des fils électriques et qu'on calcule qu'Hydro est assez importante pour payer une partie du pont, parce qu'on va faire passer des fils électriques, puis il y en a qui disent - je ne suis pas un expert là-dedans - que ça peut affecter les moteurs à injection et ça peut affecter les freins. Eh bien, je pense qu'on devrait regarder s'il y a une possibilité d'effet là-dessus. Oui ou non. Pas dans une perspective de bloquer l'électricité.

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Mais qu'on tienne compte de ce phénomène-là...

M. Elkas: Pour protéger.

M. Garon: ...et qu'on ne passe pas n'importe où.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Si le ministre a dit que les échéanciers seraient devancés pour le pont, c'est parce qu'il doit être rendu assez loin dans cette étude-là.

M. Elkas: Non. Quand on m'a demandé la question à savoir où on était rendu avec tout le projet, il fallait absolument regarder si c'était faisable avec Hydro. J'ai demandé à Hydro et au ministère des Transports de se joindre à eux pour nous faire une recommandation et dévoiler les résultats d'une étude de faisabilité. On nous avait dit que ça devait être fait pour le 14 décembre et ç'a été remis. On vient tout juste de présenter un rapport préliminaire à ce sujet.

M. Garon: L'échéancier est-il toujours le même? Parce que vous avez dit que vous devanciez l'échéancier dans ce cas-là.

M. Elkas: Je ne me rappelle pas avoir dit

qu'on l'avance, mais j'ai dit...

M. Garon: C'était marqué dans le journal.

M. Elkas: ...on va respecter le plan de transport qui avait été déposé par mon prédécesseur.

M. Garon: Ah bon.

M. Elkas: Et il est dans la programmation pour notre quinquennal. Il y a des problèmes, comme vous le savez, M. le député de Lévis, il y a un schéma d'aménagement du côté de Montréal qui fait appel... demande un boulevard urbain. C'est assez difficile de joindre un boulevard urbain à une autoroute sur un côté et une autoroute sur un autre. Alors, il y a des négociations à faire. Ça se poursuit.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va?

M. Garon: Alors, vous marchez toujours selon l'échéancier du plan Côté. Vous n'avez pas devancé les échéanciers pour le pont.

M. Elkas: On suit le plan Côté. Sur la question du pont, oui, des études ont été faites et de ce côté-là, oui, ça va très bien. Le point que vous avez suggéré...

M. Garon: Je ne demande pas si ça va bien ou si ça va mal. C'est parce que dans le journal, vous avez marqué que dans ce cas-là, vous devanciez les échéanciers.

M. Elkas: Eh bien, ce sont les journaux qui ont dit qu'on avançait les échéanciers.

M. Garon: Ce n'est pas vrai.

M. Elkas: Ce que je peux vous dire, c'est que moi j'ai un projet devant moi et je le travaille.

M. Garon: Mais vous n'avez pas devancé les échéanciers...

M. Elkas: Non, je n'ai pas indiqué qu'on l'avait devancé. Tout simplement, je suis un échéancier qui avait été déposé et on s'enligne.

Une voix: Correct.

M. Garon: O.K. Septembre, là, les gens ne sont pas là.

La Présidente (Mme Bélanger): Septembre 1990, sous réserve des réponses.

Octobre

M. Garon: Oui. Sous réserve des réponses.

Septembre, oui. Octobre, engagement 1, vérifié. Engagement 2: Contrat pour la réalisation de la coordination d'un projet de démonstration de taxis adaptés au transport des personnes handicapées. De quoi s'agit-il?

M. Elkas: C'est un projet fédéral-provincial qui avait débuté, je pense, en 1987, et puis dans le moment, il y a quatre villes qui participent. Comme vous le savez, on aimerait avoir des taxis adaptés introduits dans la province, surtout au niveau des sociétés, pour essayer de réduire les coûts et rendre le service plus flexible et humain pour les gens qui s'en servent. Ce n'est pas une question... C'est une question...

M. Garon: Quelles sont les villes dans le projet?

M. Elkas: Les villes? Il y a Sherbrooke, Québec, Montréal, Thetford-Mines.

M. Garon: Bon. Vérifié. Quand est-ce, par exemple, l'échéancier dans ce cas-là?

M. Elkas: Première phase, les résultats seront à l'automne de cette année.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente? C'est un projet de combien au total?

M. Elkas: Moitié-moitié, 50-50, 87 000 \$ chacun.

M. Garon: Le reste, c'est par les villes?

M. Elkas: Non. Transports Canada et Transports Québec.

M. Garon: O.K. Vérifié.

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

M. Garon: Engagement 3, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné l'heure...

M. Garon: Bien, là, vérifié. Engagements 3, 4 et 5, vérifiés. On va ajourner, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné l'heure, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 31)