



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, secteur transports

Période: Octobre 1990 à mai 1991

Le jeudi 15 août 1991 – No 99

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Réponses déposées	CAE-6065
Octobre 1990	CAE-6065
Novembre	CAE-6070
Janvier 1991	CAE-6071
Mars	CAE-6072
Avril	CAE-6077
Mai	CAE-6078
Octobre 1990 (suite)	CAE-6080
Novembre	CAE-6081
Décembre	CAE-6086
Janvier 1991 (suite)	CAE-6094
Février	CAE-6113
Mars	CAE-6116
Avril	CAE-6119
Mai	CAE-6122

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Sam L. Elkas
M. Jean Garon
M. Francis Dufour
M. Réal Gauvin
Mme Christiane Pelchat
Mme Pierrette Cardinal

- * M. Clément Tremblay, ministère des Transports
 - * M. Liguori Hinse, idem
 - * M. Pierre Lafontaine, idem
 - * M. Pierre Méthot, idem
 - * M. André Ouellet, idem
 - * M. Jacques Therrien, idem
 - * M. Jean Boulet, idem
 - * M. Pierre Paquet, Société québécoise des transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) G1R 5P3
tél. 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 15 août 1991

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements est réunie aujourd'hui afin de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur transports, à compter d'octobre 1990. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente, M. **Maccloia** (Viger) par Mme Bégin (Bellechasse), M. **Thérien** (Rousseau) par M. Bradet (Charlevoix) et M. Tremblay (Rimouski) par M. Ooyon (Louis-Hébert).

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): Je dépose les réponses aux questions laissées en suspens lors de la séance du 14 février 1991. Aux derniers engagements, nous étions à octobre 1990, au numéro 6.

Octobre 1990

M. Garon: On nous a indiqué un certain nombre de numéros parce que M. Tremblay, qui est conseiller au ministère ou qui est le spécialiste des aéroports nordiques, est ici et qu'il doit prendre un avion à 16 h 30. Si on pouvait commencer - on n'a aucune objection - par les engagements où il peut être touché...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je pourrais avoir les numéros des engagements.

M. Garon: On vient d'avoir la liste, là. Alors, on commence par le premier, d'ailleurs, c'est le 6. Moi, j'ai une liste ici qu'ils m'ont donnée.

La Présidente (Mme Bélanger): Il doit y en avoir une autre, je suppose. Ça me la prendrait, oui, si c'est possible. Je vais les appeler numéro par numéro. Alors, pour septembre...

M. Garon: Bien, c'est octobre, au fond.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la liste d'octobre, O.K. L'engagement 6.

M. Garon: C'est là qu'on s'était arrêté la dernière fois, je pense. Ce sont des réclamations sur le contrat 398-0901-5, pour la construction d'une piste, voie de circulation, tablier, route d'accès à l'aéroport de Salluit, dans la municipalité de **Salluit**, comté d'Ungava, 1 303 000 \$, par

la firme Roche **Itée**. Alors, quel était le prix du contrat, initialement? Combien ça a coûté? Le prix avant imprévus. Le contrat qui avait été donné à Roche était de combien avant imprévus? Quel est le montant des imprévus? La réclamation était de combien? Est-ce qu'il y a eu des suppléments? La demande était de combien? Vous acceptez 1 303 000 \$ pour quelle raison? Qui a tranché ça, les tribunaux, un arbitre ou le ministère?

M. Tremblay (Clément): Clément Tremblay du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tremblay.

M. Tremblay (Clément): La somme initiale du contrat, monsieur, a été soumissionnée pour 7 538 360 \$. Le coût final des travaux payés à l'entrepreneur: 9 469 724 \$.

M. Garon: Combien?

M. Tremblay (Clément): 9 469 724 \$.

M. Garon: Quelle est la raison des augmentations, des imprévus et le montant... Quand vous dites 9 400 000 \$, ça comprend une réclamation ou des suppléments?

M. Tremblay (Clément): Les deux, monsieur.

M. Garon: Oui, mais c'est ça que je demanderais. Quel est le montant des... Le contrat initial était de 7 538 000 \$.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Il doit y avoir 10 % d'imprévus là-dessus.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Alors quel est le montant des imprévus, le montant du supplémentaire et le montant de la réclamation?

M. Tremblay (Clément): Le montant de la réclamation, ça a été 1 303 000 \$.

M. Garon: Ça, on l'a.

M. Tremblay (Clément): O.K. Voulez-vous avoir les...

M. Garon: ...les imprévus et le supplément.

M. Tremblay (Clément): Les imprévus, c'est

la différence entre le montant que je vous ai donné là et le coût total, et la réclamation, je pourrais vous la donner toute en détail.

M. Garon: Ah! Il n'y a pas eu de supplément comme ça.

M. Tremblay (Clément): Ce sont des réclamations, des ajustements sur le contrat.

M. Garon: O. K. Quelle a été la raison du coût... Le coût devait être de 7 538 000 \$ et ça passe à 9 469 000 \$.

M. Tremblay (Clément): Disons qu'il y a peut-être trois points principaux sur lesquels on pourrait élaborer, qui représentent des montants importants, c'est la question du déblaiement supplémentaire pour le zonage latéral, ça, il y en a pour 533 000 \$; il y a aussi...

M. Garon: En mots simples, ça veut dire quoi ça, le zonage latéral?

M. Tremblay (Clément): C'est que pour pouvoir faire organiser le zonage latéral pour l'aéroport, on doit couper du roc chaque côté des bandes de pistes. Les plans indiquaient qu'il y en avait une quantité x à couper et, en réalité, sur le terrain, on s'est aperçu qu'il y en avait beaucoup plus que ça à couper. Donc, il y a eu toute une extraction supplémentaire à faire dans des conditions difficiles à cause qu'on doit donner une pente de 1 dans 7 dans ces choses-là pour respecter les normes de l'aviation.

M. Garon: Qui avait fait les plans?

M. Tremblay (Clément): C'était Hamel Beaulieu, un bureau d'ingénieurs-conseils de Drummondville pour le compte de Transports Canada.

M. Garon: Ils les ont faits dans leur bureau ou en allant sur place?

M. Tremblay (Clément): Ils ont été sur place, sauf qu'ils n'ont peut-être pas tout pris l'arpentage nécessaire pour pouvoir donner un portrait total dans ça. C'est un choix...

M. Garon: Ils ont chargé le plein prix pour faire les plans.

M. Tremblay (Clément): À Transports Canada, je ne le sais pas, je n'avais pas de contrôle sur ça.

M. Garon: Ça faisait partie de leurs responsabilités professionnelles, ce qui est souvent invoqué, les professionnels parlent toujours de leurs responsabilités professionnelles comme si

c'était l'oeuvre des mérites de Jésus-Christ. Excepté que, quand arrive la facture, s'ils se sont trompés, c'est comme s'ils n'avaient pas de responsabilités professionnelles. Pourtant là, le roc n'a pas dû pousser entre-temps, entre le moment où ils ont fait les plans et le moment où vous êtes allés le casser.

M. Tremblay (Clément): À ma connaissance, il n'a pas poussé, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Quelles raisons ils ont donné pour s'être trompés?

M. Tremblay (Clément): On ne prétend pas qu'ils se soient trompés. C'est qu'ils n'ont pas fait tout l'arpentage dans une zone suffisamment grande pour prendre compte de ça. Et c'est un choix que prenait à ce moment-là Transports Canada de dépenser un certain montant d'argent sur les études, les plans et devis.

M. Garon: Ce n'est pas de même qu'on va faire du libre-échange avec les États-Unis, puis en étant compétents et en compétitionnant les Japonais. En faisant des lignes au hasard et en faisant des plans au hasard. Ensuite, les autres raisons...

M. Tremblay (Clément): Bon, ça c'est une raison. L'autre raison, ça été l'annulation et l'ajout de certains travaux et un ajustement sur les coûts généraux dus à des travaux supplémentaires et à ces excavations-là supplémentaires. L'annulation des travaux, c'est qu'on avait cru bon de profiter de la présence dans un village de l'équipement lourd pour construire un débarcadère maritime. Et toutes sortes de complications nous ont empêché de donner suite à nos projets et on a eu une réclamation sur cet item-là.

M. Garon: Est-ce que vous avez réclamé le 1 303 000 \$ au fédéral, puisque c'est...

M. Tremblay (Clément): Le fédéral paie toujours 60 % de ces cas-là, monsieur, de ces réclamations-là tel qu'il est prévu dans le contrat initial signé en 1983.

M. Garon: Mais là, c'est parce que vous en donnez à peu près 500 000 \$...

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon:... de roc.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Le prix de la facture, c'est presque 2 000 000 \$ de plus.

M. Tremblay (Clément): L'annulation de certains travaux, là je vous dis que c'est 359 000 \$.

M. Garon: L'annulation?

M. Tremblay (Clément): L'annulation et les travaux supplémentaires qui ont été faits.

M. Garon: Je ne comprends pas. Si vous avez annulé des travaux, ça n'a pas coûté plus cher.

M. Tremblay (Clément): Oui, c'est que le fait de ne pas avoir construit de débarcadère, on a eu une réclamation qu'on a dû payer quand même parce que l'entrepreneur s'était mobilisé pour construire ledit débarcadère, et il n'a pas été construit.

M. Garon: Mais est-ce que c'était le même homme qui coupait le roc en plus?

M. Tremblay (Clément): C'était la même compagnie qui coupait le roc, oui.

M. Garon: Ça veut dire que, quand il y a une erreur en plus, on paie, et, quand il y a une erreur en moins, on paie.

M. Tremblay (Clément): L'erreur en moins, on ne peut pas l'impliquer à l'entrepreneur. C'est que nous on a demandé des travaux supplémentaires et, par après, il a été décidé de ne pas les faire.

M. Garon: Son équipe a-t-elle été là pendant tout ce temps-là? 350 000 \$?

M. Tremblay (Clément): Pardon?

M. Garon: Vous avez payé 350 000 \$ pour des travaux qui n'ont pas été faits parce qu'ils étaient dans le contrat.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Mais est-ce que l'équipe est montée là, est allée sur place ou est-ce qu'il y a des coûts d'assurés ou il n'y en a pas eus de coûts d'assurés?

M. Tremblay (Clément): Il y a eu des coûts d'assurés. L'achat de dynamite supplémentaire qui a été envoyée là-bas; monter de l'équipement supplémentaire aussi pour faire les travaux; et l'entrepreneur a été capable de nous démontrer qu'il avait passé un hiver de plus dans le Nord à cause de ces travaux-là qu'il avait laissés son équipement là, l'automne, plutôt que de le sortir pour pouvoir faire les travaux. Pour cette réclamation, il a reçu un montant de 316 000 \$.

M. Garon: Une entreprise privée qui fonctionnerait comme ça, elle serait en faillite. Ça n'a pas de bon sens. Vous faites des plans à peu près, ça n'a pas de bon sens. Je comprends que ce n'est pas vous qui êtes responsable de ça, mais ça n'a pas de bon sens quand même. Le contribuable est en droit d'avoir une meilleure gestion que ça. On fait des plans à peu près, en tirant de la hanche; après ça, on commande des travaux qu'on ne fait pas; il faut payer les travaux qu'on n'a pas faits pour des équipes qui ont monté pour rien; après ça, on paie en plus. On paie en plus partout. Et le même citron qui paie, c'est le contribuable québécois. Moi, j'ai l'impression qu'on devrait être un peu plus exigeant par rapport aux firmes professionnelles, parce que, quand elles chargent le prix, elles invoquent toujours leur responsabilité professionnelle. Ça, c'est fantastique. La responsabilité professionnelle, quand on entend parler de ça, comprenez-vous, après ça, c'est le cap. Mais quand il y a des erreurs, c'est comme si la responsabilité disparaissait en courant d'air.

Est-ce qu'on pourrait avoir, par écrit, la ventilation des items qui font que le contrat qui devait coûter 7 538 000 \$ a coûté 9 469 724 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et la responsabilité, les causes qui ont amené ces dépassements? Je comprends que le plan d'Hamel, ce n'est pas vous autres qui l'avez fait, c'aurait été fait par le fédéral, mais quelle était la cause et qui était responsable de la cause?

M. Elkas: On va essayer de faire notre possible, vous démontrer les problèmes qu'on a encourus, et de là, on pourra tirer les conclusions. Je ne pense pas que le fédéral va accepter le blâme. Il va peut-être dire: Il y a des raisons pour lesquelles ils n'ont pas pu rencontrer le but visé en premier lieu.

M. Garon: Mais quand il y a des affaires comme ça, une réclamation comme ça, assumez-vous automatiquement que vous devez payer? Parce que vous n'avez pas fait le plan. C'est le fédéral qui a fait faire les plans. Après ça, il y a des affaires qui ne sont pas faites. On paie 40 %, à mon avis. L'erreur du Québec, là-dedans, est quoi? Est-ce qu'elle existe? Je ne comprends pas trop. On a commandé des affaires sur des plans fédéraux qui n'ont pas été faites parce que c'était une erreur, et, après ça, on paie comme si on était dans la cause de l'erreur. Moi, à mon avis, celui qui doit payer, c'est celui qui se trompe.

M. Tremblay (Clément): C'est un peu plus complexe que ça, monsieur. C'est que dans l'entente sur les aéroports nordiques, le partage des responsabilités a été établi lors de la signa-

ture de ce protocole-là.

M. Garon: Quelle que soit la faute.

M. Tremblay (Clément): Non. C'est qu'il a été déterminé, dans ça, que le gouvernement du Canada choisissait les sites des aéroports, conjointement avec le Québec, fabriquait les plans et les devis pour l'exécution des travaux. Le Québec, à ce moment-là, lui, était reconnu comme promoteur du projet au sens de la Convention de la Baie James, s'occupait des études d'impact sur l'environnement et construisait. Il était le maître d'oeuvre de la construction. Et là, on a eu une interface qui a été difficile, toujours, c'est que le fédéral faisait les plans et les devis, nous les transmettait et on construisait selon les plans et les devis qui avaient été préparés. Or, ces ajustements-là ont été quelque chose souvent d'assez laborieux. Ça, c'est un exemple où il y a eu des ajustements à faire sur les plans et la construction.

M. Garon: Bon. C'est ça que ça coûte un gouvernement de trop.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, c'est ça. Il y a des coûts à ça. Les coûts du fédéralisme, c'est ça: l'incompétence érigée en système, la gestion bicéphale, les têtes et les cerveaux à deux jaunes. Quel était le montant de la demande de réclamation? Est-ce que c'était 1 303 000 \$ ou si c'était plus que ça?

M. Tremblay (Clément): 6 231 000 \$, monsieur.

M. Garon: 6 231 000 \$. Il n'y a rien de trop beau. Ça veut dire quasiment autant que le coût total des travaux initiaux, tel qu'il est prévu dans le contrat, qui était de 7 538 000 \$.

M. Tremblay (Clément): C'est ça.

M. Garon: Et ça a baissé à 1 303 000 \$.

M. Tremblay (Clément): Oui, après étude au ministère, justification et épulche.

M. Garon: Elle a accepté.

M. Tremblay (Clément): La compagnie a accepté l'offre du ministère.

M. Garon: 5 000 000 \$ de moins que ce qu'ils demandaient.

M. Tremblay (Clément): Oui, mais ça n'a pas été simple. Ça a pris comme deux ans, ça.

M. Garon: Hein?

M. Tremblay (Clément): Ça n'a pas été simple. Ça a pris comme deux ans de négociations et d'ajustements.

M. Garon: Ça ne fait rien. On volt à quel point... Quand on fait des réclamations de 6 231 000 \$ et qu'on accepte un règlement à 1 303 000 \$, on dit: On s'essaie. Le gouvernement est un peu niais, tu sais, ça va payer.

M. Tremblay (Clément): Maintenant, dans ça aussi, il faut dire que le fédéral a toujours été avec nous autres dans la suite du dossier et il a accepté de payer les 60 % du montant que le Québec leur consent. Donc, s'il a une certaine part de responsabilité au début, il l'assume quand même jusqu'à la fin en payant 60 % de la facture.

M. Garon: Bien, quand quelqu'un est responsable à 100 %, il doit payer 100 % de la facture. Moi, je n'ai jamais le goût dans la vie de partager les erreurs des autres.

M. Tremblay (Clément): Non.

M. Garon: Je paie pour les miennes; je ne paie pas pour celles des autres.

M. Tremblay (Clément): Il y avait une certaine faiblesse au niveau des plans. Maintenant, d'aller dire que c'est une erreur, c'est beaucoup dire, parce que, eux autres aussi, il ne fallait pas non plus qu'ils se mettent à dépenser 1 000 000 \$ de travaux d'investigation pour construire pour 5 000 000 \$ ou 6 000 000 \$. Donc, il y avait une marge à respecter, là, et tout le monde était nouveau. Ça, c'était en 1985 ces choses-là et il y avait un paquet de choses qui étaient mal connues des travaux dans le Nord.

M. Garon: Mol, j'ai remarqué que les firmes d'ingénieurs, quand ils chargeaient le prix, ils ne chargeaient jamais comme s'ils étaient nouveaux, comme s'ils commençaient et qu'ils sortaient de l'université. Ils chargent toujours comme s'ils connaissaient tout. Quand la facture arrive au contribuable, c'est toujours des gens qui connaissent, ce n'est jamais des gens qui commencent. Là, vous êtes en train de me dire quasiment que l'erreur est une oeuvre de Dieu.

M. Tremblay (Clément): Non, non, je n'ai pas dit que c'était une oeuvre de Dieu.

M. Garon: Comme ça, est-ce qu'on pourrait avoir la ventilation?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Deux ventilations: la ventilation de l'écart, 7 538 000 \$ à 9 469 000 \$, pourquoi,

qui était responsable de ces causes-là, les causes et de qui dépendait les causes; deuxièmement, la réclamation de 6 231 000 \$ et qu'est-ce qui a été payé par rapport à ce qui avait été demandé, qu'est-ce qui a été demandé et qu'est-ce qui a été payé.

M. Elkas: On va vous le donner.

M. Garon: La date de la demande, c'était quoi? Les travaux ont été faits quand? La date de la demande, c'était quand?

M. Tremblay (Clément): Les soumissions ont été demandées le 23 avril 1985.

M. Garon: Oui.

M. Tremblay (Clément): La signature du contrat s'est faite le 31 mai 1985.

M. Garon: Oui.

M. Tremblay (Clément): Les travaux ont débuté en mai 1986.

M. Garon: Oui.

M. Tremblay (Clément): Et ça a été fini le 19 août 1988, les dernières pelletées de terre.

M. Garon: Et la réclamation a été produite quand?

M. Tremblay (Clément): Je n'ai pas l'information. Il faudrait que je feuillette ça un peu pour vous le dire, mais il y aurait moyen de le trouver.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des avenants en cours de travaux, des modifications?

M. Tremblay (Clément): Oui, il y a eu des avenants en cours de travaux, des ajustements sur certains travaux qui ont été faits.

M. Garon: Est-ce qu'en cours de travaux, on a donné des garanties à (a firme qu'on paierait des montants? Je suis un peu surpris de voir certaines choses arriver sous forme de réclamations, alors que, dans d'autres cas, on voit que ça vient **comme** coûts additionnels. Quand on fait faire du travail de plus que ce qui était prévu au contrat, normalement, c'est un avenant pour coûts additionnels, ce n'est pas une réclamation comme telle. Je suis un peu surpris. J'ai l'impression qu'au ministère, il y a deux façons de calculer. **Parce** que M. Middlemiss, lui, il aurait appelé ça des suppléments ou des **dépassements**; vous autres, vous appelez ça des réclamations. Pour ce bout-là, je ne parle pas de tout.

M. Tremblay (Clément): C'est dans la ques-

tion du débarcadère maritime. C'est un projet nouveau qu'on a essayé de greffer à la construction d'un aéroport. Le ministère a demandé des travaux additionnels à l'entrepreneur parce qu'il était présent sur le site. Ça n'avait rien à voir directement avec la construction de sa route d'accès, de la piste et des bâtiments. C'est là qu'on a dû payer pour des coûts supplémentaires, dû à du temps d'attente, un matériel spécial qu'il a monté, ajout de dynamite et ces choses-là. Ça, **ç'a** été une affaire indépendante de la construction de la piste. Lors de la construction de la piste et du chemin d'accès, il y a eu tout un paquet d'ajustements sur les contrats qu'on a faits, bon an, mal an, en s'en allant. Puis il y a une réclamation finale pour le roc supplémentaire qui a dû être excavé.

M. Garon: Du roc supplémentaire, c'est...

M. Tremblay (Clément): Le roc supplémentaire **qui** a dû être excavé, que les plans l'indiquent ou non, il fallait l'excaver de toute façon, ce roc-là.

M. Garon: Oui, mais, c'est parce que... Non, ça, ce n'est pas une erreur comme une autre. Quand quelqu'un me dit d'un cours d'eau, par exemple: Il a fallu creuser plus parce que, quand on a creusé, on s'est aperçus que ce n'était pas ce qui allait parce que on n'a pas fait des carottes tous les cinq pieds, je comprends ça. Quand on arrive et on dit: On va dans du vieux et qu'à un moment donné, on s'aperçoit que c'est plus pourri, parce que, quand on lève une planche, on s'aperçoit que celle d'en dessous était pourrie et qu'on ne le savait, je comprends ça. Mais quand on fait un aéroport, qu'on fait les plans et qu'on voit les montagnes de roc de chaque bord et qu'après ça, on dit: On en a plus à enlever qu'on pensait, là, je ne comprends pas ça. Comprenez-vous? Parce que, là, ils le voyaient, le roc. C'est pour ça je vous le demande. Votre montagne n'a pas poussé **entre**-temps. Ils savaient ce qu'ils avaient à enlever, parce qu'il y a des réclamations à suivre. Votre zonage latéral, ça doit être prévu dans des normes qui n'ont pas changé entre-temps.

M. Tremblay (Clément): Oui, tout ça est prévu...

M. Garon: Alors là, c'est une erreur des plans qui sont mal faits. Ce n'est pas la même affaire.

M. Tremblay (Clément): Incomplet.

M. Garon: **Oui.** Bien Incomplet... C'est comme **si** je m'achète une automobile et je n'ai pas de pneus après, je vais dire que le char est incomplet, parce que je n'aurais pas dû... Est-ce que je suis obligé de le spécifier quand j'achète

l'automobile, je ne suis pas certain. La date de la réclamation, c'était quoi?

M. Tremblay (Clément): Entre le 6 août 1987 et le 31 mars 1989, il y a eu des réclamations au montant de 6 231 804, 40 \$.

M. Garon: C'est correct.

M. Tremblay (Clément): Et c'est tout ce que...

M. Garon: C'est correct. Non, non, c'était pour voir à peu près... Si c'est venu deux ans après ou si c'est arrivé. Là, je comprends. Ça marche. Alors, sujet aux renseignements qu'on a demandés...

La Présidente (Mme Bélanger): Nous passons à l'engagement 10.

M. Garon: 10. Il n'y a rien là. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. 11.

M. Garon: Il n'y a rien là non plus. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 13.

M. Garon: 13. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 14.

M. Garon: Il n'y a eu rien là non plus. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 15.

M. Garon: Il n'y a rien là, non plus. Est-ce qu'il y a eu une soumission là? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de soumission dans ce cas-ci?

M. Tremblay (Clément): Il y a seulement un fournisseur de gazoline dans les villages, soit qu'un village est desservi par la compagnie Shell Canada ou soit que le village est desservi par la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec.

M. Garon: Le siège social est loin du Nord, hein?

M. Tremblay (Clément): Le siège social est loin du Nord, oui. C'est pour donner des...

M. Garon: La Fédération des coopératives du Nouveau-Québec a son siège social dans l'ouest de Montréal.
(14 h 30)

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: C'est quelque chose, hein?

M. Elkas: Oui. Pour une fois, on retrouve

quelque chose qui existe dans l'ouest de Montréal pour donner...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Tremblay (Clément):... pour donner des services centraux aux magasins locaux là-bas.

M. Garon: Il faudrait que Baie-d'Urfé fasse pareil et mette sa boîte postale à Povungnituk. Une politesse en attirant une autre.

M. Elkas: Ah oui? Pourquoi sont-ils déménagés de Lévis, M. le député de Lévis?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Pourquoi sont-ils déménagés de Lévis? Ils ont été longtemps à Lévis ces gens-là, hein?

M. Garon: Ah! C'est une coopérative, c'est une bonne raison.

M. Elkas: La Fédération des coopératives a été une vingtaine d'années à Lévis.

M. Garon: Depuis quand ils ont changé?

M. Tremblay (Clément): En 1980, je pense.

M. Garon: Pourquoi?

M. Tremblay (Clément): Je ne sais pas pourquoi, ils se sont en allés après ça à Saint-Laurent et de Saint-Laurent, ils se sont en allés à Bale-d'Urfé.

M. Garon: Leur avocat doit être là, je suppose. Hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 15?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 15, vérifié. Alors, nous passons à novembre 4, 5, 8.

Novembre

M. Garon: Novembre 4, 5, 8. C'est la liste de décembre?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire, le cahier, c'est novembre 1990.

M. Garon: Le cahier... 4, 5, 6, vous dites?

Une voix: Engagement 4, 5...

La Présidente (Mme Bélanger):... et 8.

Une voix: Et 8.

M. Garon: Bon. Contrat pour le scellement de fissures à l'aéroport de Bonaventure, comté de Bonaventure.

Une voix: C'est la liste de décembre.

M. Garon: C'est la liste de décembre?

La Présidente (Mme Bélanger): La liste de décembre.

M. Garon: O. K. Est-ce qu'il y a eu des suppléments? Est-ce que les travaux sont faits, les travaux pour la réalisation de travaux d'arpentage pour la construction d'un aéroport et d'une route d'accès au village nordique d'Akulivik.

M. Tremblay (Clément): Oui, monsieur.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des suppléments? C'est entré dans les coûts prévus.

M. Tremblay (Clément): Oui, monsieur.

M. Garon: Là, ce n'est pas un plan du fédéral.

M. Tremblay (Clément): Non, ça, c'est un plan du gouvernement du ministère des Transports du Québec pour délimiter la propriété sur laquelle les infrastructures sont construites, parce qu'on construit ça sur des terrains qui appartiennent aux Inuit, et on s'en va là en vertu d'un bail.

M. Garon: O. K.

M. Tremblay (Clément): C'est pour ça qu'on fait...

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 5?

M. Garon: Là, vous ne demandez pas le transport et la gestion des lots.

M. Tremblay (Clément): Comment?

M. Garon: Vous ne demandez pas le transport des lots et la gestion des lots. Le fédéral non plus.

M. Tremblay (Clément): Non. On construit sur...

M. Garon: Mais quand il fait des quais au

Québec, il demande le transport des lots. Le gouvernement fédéral fait moins confiance au gouvernement du Québec qu'il fait confiance aux Inuit.

M. Tremblay (Clément): L'aéroport là-bas n'appartient pas au fédéral, par exemple.

M. Garon: Il appartient à qui?

M. Tremblay (Clément): Au gouvernement du Québec à 100 %. Les terrains sur lesquels ils sont construits appartiennent aux Inuit et on y va en vertu d'un bail emphytéotique. C'est parce que c'est des terres qu'on appelle de catégorie I, qui sont à proximité des villages et tout le monde a jugé que c'était préférable d'aller en vertu de baux à long terme, plutôt que d'essayer de faire un échange de terrains et de faire une complication et une modification de la Convention de la Baie James.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 5, vérifié. 8?

M. Garon: Vérifié. Pardon, c'était 4 ça. On faisait 4. On vient de faire 4. 5, c'est correct. 4, 5, vérifiés. Après ça ça va à quoi?

Une voix: 8.

La Présidente (Mme Bélanger): 8.

M. Garon: Pourquoi on fait une prise de photographies aériennes, verticales, de couleur, à l'échelle de sept villages dans le comté d'Un-gava?

M. Tremblay (Clément): Pour faire un contrôle des infrastructures. On prend une photo tels qu'ils sont lorsqu'ils sont finis d'être construits, et on va observer ça régulièrement pour voir ce qui se passe s'il y a des modifications, s'il y a des changements, comment réagissent les constructions sur le pavé du sol. C'est une technique de gérance, de maintenance, d'administration.

M. Garon: O. K. Vérifié. On va à quoi?

Janvier 1991

La Présidente (Mme Bélanger): Après ça, on prend la liste de janvier 1991, l'engagement 5.

M. Garon: Janvier. Vérifié. Attendez un peu. Est-ce que les travaux sont effectués pour 11 444 000 \$?

M. Tremblay (Clément): Les travaux sont en cours de route, monsieur. Il y a environ 65 % des travaux de faits.

M. Garon: Quand vous demandez 11 444 000 \$, est-ce que c'est vos 40 % ou si ça représente le coût total sur lequel le fédéral va rembourser 60 %?

M. Tremblay (Clément): C'est la soumission totale sur laquelle le fédéral va rembourser 60 %.

M. Garon: Est-ce que vous vous attendez à des dépassements là-dedans?

M. Tremblay (Clément): Pas maintenant. Tout va normalement dans le contrat. Ça va bien. Je ne penserais pas. Peut-être des petits ajustements mineurs, mais rien de catastrophique pour le moment. Rien de comparable avec Salluit, surtout dû aux conditions de terrain.

M. Garon: Vérifié. Ensuite?

La Présidente (Mme Bélanger): 7.

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

M. Tremblay (Clément): C'est lequel, où on est?

M. Garon: L'engagement 7. C'est le contrat pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement en vue de la construction d'un aéroport à Umiujaq, dans l'Ungava, par Lavalin Environnement inc, 90 000 \$.

M. Tremblay (Clément): Oui, l'étude est faite. Elle a été déposée au ministère en février. Le ministère l'a déposée au ministère de l'Environnement et on a reçu le permis pour construire l'aéroport.

M. Garon: Est-ce que ça a coûté plus cher que... Est-ce que ça a rentré dans les coûts?

M. Tremblay (Clément): Moins cher que prévu.

M. Garon: Ça a coûté combien?

M. Tremblay (Clément): On avait 90 000 \$ et je pense qu'elle a coûté 81 000 \$.

M. Garon: Bon. Bravo!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 19.

M. Garon: Il y a eu moins de problèmes que prévu. Quel numéro?

La Présidente (Mme Bélanger): 19.

M. Garon: Vous disiez que c'était Shell tantôt et la Fédération, et là, c'est Esso. Achat de 45 000 litres d'essence d'aviation.

M. Tremblay (Clément): Ce n'est pas pour les aéroports nordiques, monsieur, ça, je crois.

M. Garon: 19, est-ce qu'on l'a?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: 19, O. K. Vérifié.

Mars

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, février 1991, 1, 2, 3.

M. Garon: 1, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 2.

M. Garon: 1, 2, 3, février.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Février 1991, 1, 2, 3.

M. Garon: 2, Contrat pour l'achat d'une chargeuse. C'est ça?

Une voix: La liste de mars.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, coudon, je regarde ici, moi.

M. Garon: Non. C'est parce qu'eux autres, ils ne se donnent pas la bonne date. Chaque fois, c'est le mois suivant. C'est la liste de mars, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans la liste de mars, l'engagement 1.

M. Garon: C'est l'achat d'un camion? Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 2.

M. Garon: C'est l'achat de deux niveleuses? Est-ce que c'est ça? Est-ce qu'on est à la bonne place?

Des voix: Oui.

M. Garon: C'est le contrat pour l'achat de deux niveleuses?

M. Tremblay (Clément): C'est pour entretenir les aéroports nordiques.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je demande. C'est parce qu'on est bien... C'est

parce que Je ne veux pas qu'on se trompe d'engagement, qu'on parle de la même chose.

M. Tremblay (Clément): Oui, c'est le bon.

M. Garon: C'est ça?

M. Tremblay (Clément): C'est ça.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 2, vérifié. 3.

M. Garon: Qu'est-ce que vous faites avec ça?

M. Tremblay (Clément): L'entretien ordinaire: le déblaiement de la neige l'hiver et, l'été, l'entretien de la route d'accès et l'entretien des pistes, ces choses-là.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont besoin d'un gros équipement comme ça? 137 000 \$?

M. Tremblay (Clément): Dans le cas de Povungnituk, oui, à cause de la caractéristique de la piste qui est plus longue et qui va devoir recevoir l'avion-ambulance, et on ne peut pas avoir moins qu'une niveleuse. Une niveleuse, on en a une ou on n'en a pas, et dans les villages, c'est démontré qu'on en a besoin d'une, dans celui de Povungnituk.

M. Garon: Elle ne sert pas seulement à l'aéroport.

M. Tremblay (Clément): Elle sert uniquement à l'aéroport. C'est une...

M. Garon: Elle ne sert pas au village?

M. Tremblay (Clément): Non, le village a ses équipements pour s'occuper de son entretien.

M. Garon: Fiouze! Elle ne peut pas faire les deux. C'est du gros luxe, ça.

M. Tremblay (Clément): Elle pourrait faire les deux peut-être, mais disons qu'on a...

M. Garon: Est-ce qu'on paie celle du village ou si ce n'est pas nous qui la payons?

M. Tremblay (Clément): Non, non, moi, je ne m'occupe pas de celle du village d'aucune façon.

M. Garon: Mais pourquoi on ne loue pas celle du village en donnant une priorité à l'aéroport?

M. Tremblay (Clément): C'est que le village n'a pas besoin d'une niveleuse pour entretenir

ses routes, de manière que les routes sont faites dans le village et de la manière que la neige se ramasse. On a besoin de ça sur une piste, parce que la piste est surélevée, c'est venteux et elle se libère pas mal. Une niveleuse dans le village, ça ne peut être d'aucune utilité.

M. Garon: Ah bon! O.K.

M. Dufour: Quand vous dites: Ce n'est pas nous autres qui payons, c'est le ministère des Affaires municipales.

M. Tremblay (Clément): Oui, mais je parle des Transports.

M. Dufour: Oui, mais c'est encore le gouvernement pareil. Le gouvernement est en morceaux. Il est morcelé, bras gauche, bras droit.

M. Garon: C'est pour ça que ça coûte cher. Un déficit de 3 500 000 000 \$, et tout ça. Parce que, entre vous et moi, là, un équipement pour enlever la neige, là, je pourrais vous dire: On commence par l'aéroport et, après ça, on fait le village. Mais le village a le sien. Il y a combien de population là? Les véhicules moteurs ne doivent pas être très nombreux. Pour la plupart, ça doit être des véhicules d'hiver en plus, des ski-doo et des choses comme ça.

M. Tremblay (Clément): Non. Il y a de plus en plus de camions sur roues, parce que, quand même, le ministère des Affaires municipales a développé un petit réseau routier, très minime, dans les villages, etc. Maintenant, nous autres, on ne voulait pas non plus avec la piste dépendre du village pour l'entretien. On veut passer les premiers lorsqu'il y a une tempête de neige et on veut être autonomes aussi. L'autre chose, c'est que, dans les villages, ils brisent l'équipement beaucoup plus souvent que, nous autres, on le brise sur les aéroports. Ça fait qu'on l'a étudié, on l'a regardé. On pourrait agir de cette façon-là.

M. Garon: Oui, mais à 3 500 000 000 \$ de déficit, je pense bien que le ministre devrait vous dire: Est-ce qu'on devrait le regarder une autre fois? D'autant plus que celui qui charrie la charge au monde, c'est le ministre des Affaires municipales. Ça ne lui pèse pas au bout du pouce d'envoyer les taxes au monde. Il pourrait peut-être bien affiler son crayon pour voir ce qu'il y a moyen de faire pour sauver de l'argent au monde.

M. Elkas: M. le député de Lévis, c'est que j'ai visité justement, il y a deux semaines, le village de Akulvik et j'ai demandé la même question. J'ai eu l'occasion de me réunir avec les gens qui ont fait des travaux pour le ministère des Affaires municipales et il y a une coopéra-

tion étroite entre les deux, et je peux vous assurer que ce que vous demandez, ça se fait justement dans le cas que je vous ai expliqué. Il y a certains autres endroits aussi, M. le député, où on ne peut pas se servir des équipements des municipalités, parce que, dans certains cas, elles se servent de sel, chose qu'on ne peut pas faire sur des pistes, comme on vient de le dire.

M. Garon: Non, mais quand la gratte passe, des fois, elle envoie du sel. Elle n'envoie pas du sel tout le temps. Elle n'est pas obligée d'envoyer du sel. Elle peut juste gratter et ne pas décharger de sel. Des fois, elle fait les deux, mais des fois elle ne fait rien qu'un. Elle peut ne faire rien qu'un, gratter ou juste décharger du sel. Mais je vais vous dire une chose: Si les gens avaient la facture, peut-être qu'ils regarderaient plus combien ça coûte.

M. Elkas: Vous supportez la réforme Ryan, M. le député de Lévis.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous supportez d'ailleurs la réforme Ryan, à ce que je peux imaginer.

M. Garon: Moi, je pense que les gens ont le droit de regarder. C'est le même contribuable qui paie, que ce soit le fédéral, le provincial, le municipal, le scolaire et les différents ministères. Quand même que c'est les Affaires municipales, l'OPDQ, le ministère des Transports, c'est le même citron qui paie au bout, qu'on purge. Là, je vais vous dire une chose: Le contribuable québécois, il se sent siphonné. Il se sent dans un étai et il est découragé de voir ça parce qu'il ne sent pas de "pogne". Moi, j'ai toujours peur de quelqu'un qui est découragé parce que, vous savez, quelqu'un qui est découragé, vous ne savez jamais de quel bord il saute. Là, actuellement, les gens sont découragés parce qu'ils voient arriver les factures et ils ne comprennent plus. Quand on regarde ça, là, il y a sûrement du luxe un peu: les chargeuses, les niveleuses, les camions, tout ça. Il arrive combien d'avions par jour? Il y a combien de véhicules moteurs dans le village? La plupart des gens sont équipés avec des ski-doo et les camions dont vous parlez, c'est sans doute des camions des fonctionnaires, voyez-vous.

M. Elkas: C'est des véhicules qui appartiennent aux citoyens inuit.

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup de taxes qui sont payées là non plus.

M. Elkas: Est-ce que vous êtes en train de me dire qu'on va les fermer?

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

contraire, j'étais un de ceux qui supportaient les aéroports nordiques et je suis un de ceux qui est allé faire la tournée et qui a supporté le ministre des Transports. Au contraire, je pense que, pour les aéroports nordiques, je vous ferais remarquer que l'entente s'est faite sous Tandon gouvernement avec le gouvernement fédéral. Je suis un de ceux qui a poussé là-dessus. Je trouvais que c'était important. Là, maintenant, dans le fonctionnement, ça ne veut pas dire de ne pas rationaliser les coûts.

(14 h 45)

M. Tremblay (Clément): C'est-à-dire que c'est fait, M. Garon, cette affaire là. Le ministère des Transports achète des jeux d'équipement et on les envoie dans le village. On essaie d'envoyer des équipements qui sont différents de ceux que le village a déjà, qui sont plus pratiques pour autres. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas une collaboration. Lorsqu'il y a un bris dans le village, nos machines peuvent aider ou lorsque les nôtres sont brisées, les leurs nous sont prêtées. Tout ça, il faut penser aussi que, présentement, ça a l'air gros, parce qu'on les dote pour une première fois d'une série d'équipements, ces choses-là. Ils sont en construction et on monte de l'équipement. Mais on n'en montera pas tous les ans, des "loaders" et des "graders", dans ce coin-là. L'espérance de vie est bonne pour un "grader" là-bas.

M. Garon: Non, mais excepté que je sais ce que ça veut dire. Ça veut dire que l'opérateur de la machine sur l'aéroport et tous les frais qui vont avec et, après, il y a l'autre machine dans le village, avec un autre opérateur et les frais qui vont avec; ça fait des frais de fonctionnement élevés. Tandis que si on faisait un compromis et qu'on disait, à ce moment-là: On va prendre un équipement qui peut faire les deux jobs, l'aéroport et le village, d'autant plus que l'aéroport nordique... J'ai été dans le Nord, mol. Les fois que j'ai été dans le Nord, je n'ai pas été dans des camions, je me suis promené sur des tapecus. Pourquoi? Parce que c'était le seul moyen de transport que les gens prenaient.

M. Tremblay (Clément): Quand vous y alliez, il n'y avait pas encore d'aéroport ni de route, et là, il y en a.

M. Garon: Non, non, je ne suis pas allé là... Comment pensez-vous que je suis allé, quand j'y suis allé l'hiver?

M. Tremblay (Clément): Avec mol. J'ai été là une fois avec vous.

M. Garon: Je suis allé en avion. Mais de l'avion au village, j'ai embarqué sur des ski-doo. Les gens se promènent en ski-doo. Les camions, qui utilise les camions là-bas? Ça doit être les fonctionnaires.

Une voix: Bien non!

M. Garon: Les camions, dans la municipalité, ils servent à quoi, l'hiver?

M. Tremblay (Clément): La Fédération des coopératives en a un pour livrer son stock, le magasin de la Hudson Bay en a un, la municipalité en a un, certains individus en ont.

M. Garon: Je comprends, mais si l'aéroport... C'est justement, s'il y a le camion pour livrer la marchandise au magasin, j' imagine que, s'il faut déblayer la piste pour l'aéroport, ça ne presse pas pour déblayer le village. Si l'avion n'atterrit pas, il ne doit pas y avoir de stock à apporter au magasin. Aïe! coudon, batèche! On veut, on peut. Ça veut dire que, si on dit: On y va sur le pilote automatique, on dépense, c'est une affaire. Si on dit: On s'organise pour rendre les équipements fonctionnels, pour que ça coûte moins cher, il faut faire les jobs en conséquence. Là, moi, ça m'a l'air... Opérationnel, écoutez, on parle de gros équipements, des camions à 80 000 \$, des niveleuses à 212 000 \$ pour deux et, après ça, la chargeuse à 137 000 \$. On a l'impression qu'on est à Dorval. C'est de l'argent, là. Je comprends que les aéroports sont utiles dans le Nord, que c'était nécessaire et que ça aurait dû se faire avant. Mais là, quand on les opère, après ça, on peut regarder les coûts. Qu'est-ce qu'on peut faire, dans le fond? Parce que c'est le citoyen qui paie, au bout du compte. Le citoyen, il paie et il est écoeuré de payer. Contons-nous pas d'histoire. **Moi**, je suis assez proche du monde, j'entends ça à la journée longue. Le monde est écoeuré de payer et trouve que ça n'a pas de bon sens. Ils sont convaincus que les gouvernements agissent de façon irresponsable; et moi, je partage leur opinion. Je vais vous le dire bien franchement, on n'agit pas de façon responsable quand on voit qu'on est rendu avec un déficit de 30 000 000 000 \$ à Ottawa, 3 500 000 000 \$ à Québec. Et on passe les factures aux commissions scolaires; on va en passer d'autres, moi, je suis certain. On en passe aux municipalités. Les gens regardent passer la parade et se demandent si on n'est pas tombé sur la tête. Alors, ça prend une responsabilité de tout le monde pour dire: On baisse les coûts. Je ne fais pas de politique, là, mais je dis: **Il faut baisser les coûts.**

M. Elkas: D'accord. D'ailleurs, M. le député de Lévis, vous tombez justement dans ce qu'on propose. La réforme Ryan l'a fait, votre collègue, à côté de vous, s'y oppose.

M. Garon: **Il** ne l'a pas fait, il a passé la facture à d'autres.

M. Elkas: Par contre, quand j'ai fait ma tournée, moi, dans Gaspé, **il** n'y a pas longtemps,

les gens... **Il** y a des gens qui commencent à comprendre, oui, que, dans le municipal, dans bien des cas, ils sont pas mal plus efficaces que nous autres et qu'ils peuvent faire la job moins cher. Comme vous l'avez dit, c'est le même citron.

M. Garon: ...quand on passe la facture à d'autres.

M. Elkas: C'est toujours toujours le même contribuable qui paie. Dans l'exercice de la réforme Ryan, il y a au moins 50 000 000 \$, la première année, qu'on va épargner, et vous le savez qu'on peut faire ça. C'est 50 000 000 \$ des poches du contribuables. Je suis d'accord avec ce que vous venez de dire. J'ai été à La Romaine l'an passé et j'ai mentionné aux gens qui voulaient un nouvel aéroport: Est-ce qu'il y aurait peut-être moyen de regarder les équipements pour savoir si les mêmes équipements pourraient servir la municipalité ainsi que l'aéroport? Faites-nous une demande, on va la regarder sérieusement. Question de rationaliser? On le fait.

M. Garon: On a 3 500 000 000 \$ de déficit. On vit au-dessus de nos moyens.

M. Elkas: Ça vient d'où?

M. Garon: On est les gens les plus taxés et on a un gros déficit.

M. Elkas: Oui. Ça, ça vient d'hier.

M. Garon: Je ne fais pas de politique. Je ne dis pas que c'est leur...

M. Elkas: Avant-hier.

M. Garon: **Il** faut changer la situation.

M. Elkas: Ça a débuté en...

M. Garon: Et là, quelle est la contribution qu'on fait dans les fonds de pension, actuellement? Est-ce qu'on contribue tout le montant qu'on devrait contribuer aux fonds de pension? Les gens qui paient des fonds de pension, dans 20 ans, dans 25 ans, vont-ils les retirer? Je ne gagerais pas là-dessus. Je vais vous le dire bien franchement, la situation est tellement pourrie financièrement que je ne gagerais pas que ceux qui paient pour des fonds de pension, dans 25 ans, vont les retirer, les fonds de pension.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Mme la Présidente, je pense qu'il faut revenir... Question d'information, M. le ministre. On parle d'engagements en rapport

avec des niveleuses et des chargeuses. J'ai cru comprendre que les villages là-bas n'avaient pas besoin de ces équipements-là et que l'aéroport en avait besoin. Donc, on doit procéder à l'achat d'équipements spécifiques aux aéroports. Il n'y a pas d'ouverture pour prendre des ententes dans le cas de ces équipements-là avec les villages. On dit que les villages n'ont pas de niveleuses ni de chargeuses.

M. Garon: Bien oui.

Une voix: Bien oui, ils en ont.

M. Garon: Ce n'est pas ça l'affaire. Si on prend des équipements spécialisés...

Une voix:... de niveleuses.

M. Garon: Ça, c'est un peu comme quel-
qu'un, comprenez-vous, qui aurait besoin d'une petite camionnette. Il a une famille, il a plusieurs enfants, il a besoin d'une petite camionnette ou bien d'une automobile. Au lieu de prendre les deux, il prend une "station-wagon", il fait un compromis et il a quelque chose qui sert pour les deux fins. Si ç'avait été le gouvernement, il aurait dit: l'automobile et la camionnette.

Une voix: Les deux.

M. Garon: Que le diable emporte la facture, ce n'est pas moi qui paie. Alors, c'est ça l'affaire. Faire des compromis, ça veut dire... Enlever de la neige, on n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction là, on est à enlever de la neige sur des pistes ou sur des routes. Entre vous et moi, sur une piste, tu passes plusieurs fois, une fois à côté de l'autre, c'est des routes collées une à côté de l'autre. Tu tasses la neige vers le côté, hein? À toutes fins pratiques, c'est ça. Dans une route, tu en tasses moins large, ce n'est pas bien compliqué dans le fond. Quand on dit: On a besoin d'équipement spécialisé pour faire l'aéroport et un autre genre d'équipement pour la route, moi je vais vous dire une chose: Je n'achète pas ça.

M. Dufour: Il y a peut-être un point, Mme la Présidente, que je voudrais ajouter.

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

M. Dufour: C'est évident que le ministère des Affaires municipales paie pour les villages inuit, le ministère des Transports paie pour les aéroports; donc, l'argent vient de la même place. C'est d'autant plus facile de faire des ententes quand c'est le même qui paie. Je ne vois pas la raison pour laquelle le gouvernement ne pourrait pas agir dans ce dossier-là. On essaie de res-

ponsabiliser les Inuit pour qu'ils paient des taxes, on n'a pas eu grand succès. On leur a donné des pouvoirs qui n'existent pas nulle part. Il n'y a aucune ville qui a un pouvoir que les Inuit ont pour pouvoir taxer; ils taxent les non-résidents et ils taxent sur la chambre, ils ne taxent pas sur la propriété comme telle. On n'a pas grand succès; ils nous amènent en cour, et là, ça a l'air qu'ils font des grosses contestations. En tout cas, moi, je veux bien qu'on fasse des compromis avec les autochtones et je veux bien qu'on dise qu'on les aime, mais les aimer, ça ne veut pas dire les gaver et... Parce qu'il y a des raisons fondamentales quelque part. Il faut peut-être qu'on les mette responsables de temps en temps. À mon point de vue, mon collègue de Lévis a raison de dire: Il faudrait regarder s'il n'y a pas moyen de rationaliser, pas rationaliser. Juste dans les mots là, pour vrai, parce que ce sont les mêmes qui paient hein.

M. Garon: Pas taxer la... Il y a une forme de tenure qui est différente. Il y a des propriétés collectives dans ces villages-là...

Une voix:...

M. Garon: Non, non, H n'y a pas de propriété privée. D'ailleurs, ils sont peut-être plus avancés que nous autres dans ce sens-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Des propriétés collectives, c'est comme une coopérative... Non, ce n'est pas ça que je veux dire moi, je ne veux pas changer, au contraire. Dans le domaine des pêches, on a travaillé avec eux, il faut respecter leurs coutumes, il y a des raisons à ça, et tout ça. Ce n'est pas ça l'affaire. C'est de s'asseoir tranquillement et dire à un moment donné: On a besoin d'avoir un aéroport qui est ouvert tout le temps; on a besoin d'avoir le meilleur service pour les routes. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir un équipement qui va faire en sorte qu'on va faire tout ça, avec le rendement maximal au meilleur coût possible? C'est tout. Il ne s'agit pas de priver l'un ou l'autre ou de choisir entre l'un et l'autre et dire: On va mettre des taxes foncières où il n'y en a jamais eu, parce qu'il n'y a pas de propriété individuelle, ce n'est pas ça que je pense. Mais simplement, c'est comment fait-on pour faire en sorte que ce soit plus efficace? Parce que les équipements sont chers et les gens... Mol, j'ai peur. Je vais vous dire de quoi j'ai le plus peur. Je regarde toutes sortes de choses aujourd'hui, je regarde l'éducation. Je me rappelle la réforme Parent, je regarde la réforme Parent, vous vous rappelez au ministère de l'Éducation au début des années soixante. On était plus avancés dans la formation professionnelle, le fédéral a fait un programme. On a fait une réforme de l'éducation et, aujourd'hui, on est en train de dire quoi? On

est en arrière dans la formation professionnelle, il faudrait développer la formation professionnelle. J'entends M. Pagé qui a des enfants et regardez ce qu'il dit: Il faudrait... La réforme. Est-ce qu'on l'a manqué le bateau en 1960? J'ai l'impression qu'on l'a manqué un peu parce qu'on était plus connectés sur le général et on a l'impression qu'aujourd'hui, dans le domaine technique, on est en train d'être en retard sur la formation professionnelle. Tu sais, il faut avoir les deux pieds à terre dans nos réformes et on a... Je regarde un paquet de choses qui se passent actuellement et on se demande... Les gens se posent des questions, ils sont inquiets, ils ont raison de l'être. Ils regardent les usines qui ferment. Quand c'est le centre de la patate frite du coin qui ferme, tu dis: Il y en a un autre qui va prendre la relève. Mais quand c'est Lavalin, quand c'est Domtar qui ferme ses usines à Donnacona, quand c'est les coopératives laitières qui ferment leurs usines à Saint-Agapit, et quand vous voyez le spécialiste de la plomberie à Montréal, j'avais le nom récemment, Lassonde...

Une voix: Pascal.

M. Garon: Non, non, pas Pascal. Quelqu'un qui fait de la plomberie. Une entreprise importante qui a fait des grosses bâtisses. On m'a dit qu'il venait de faire faillite. On a des gens qui étaient considérés comme dans nos bons, pourquoi? C'est parce qu'on n'est peut-être pas encore assez bons. On est dans une concurrence internationale, dans une concurrence avec ça dans le libre-échange. Moi, je m'en rappelle. Tous nos gens qui parlaient, les Alexandre le Grand, de la concurrence du marché américain, ils sont développés en courant d'air. Alors là, il faut se poser des questions. Et le contribuable regarde ça lui. Le chômage augmente. Quand tu es rendu à 12 % de chômage à Montréal, ça ils nous disaient que c'était le navire amiral, batêchel Le navire amiral, voyez-vous, il ne tire pas fort.

Là les gens regardent ça. Vous avez un taux d'inoccupation de 60 % en Gaspésie. Et ça doit être pas loin de ça dans le Bas-Saint-Laurent. Et vous regardez les factures. Le monde qui parle juste ordinaire - et, moi, je ne suis pas loin de ce monde-là, je vais vous dire une chose - ils regardent 30 000 000 000 \$ à Ottawa de déficit, ils regardent M. Mulroney, comprenez-vous, qui n'a pas l'air de savoir compter beaucoup, et puis ils regardent 3 500 000 000 \$ de déficit à Québec, ils regardent les factures qui arrivent au municipal, ils regardent les factures au scolaire, ils sont découragés. Les citoyens sont découragés. Et ils veulent revenir à des gens moins théoriques, qui ont moins les solutions globales, et ils ont moins le doctorat global, mais qui ont les deux pieds à terre et qui essaient de réaliser des affaires avec un peu plus

de bon sens. Des écoles moins grosses, plus proches d'eux, qui forment mieux leurs enfants, où les gens vont être moins écoeurés et les enfants moins découragés. Des hôpitaux accessibles. Ils regardent des choses concrètes. Là, dans les choses concrètes, moi, je trouve que ça coûte cher. C'est ça que je dis simplement. Comme mon rôle dans l'Opposition, c'est de véhiculer ce que les citoyens feraient si eux avaient la parole, je parle en leur nom.

Moi, je suis un représentant du peuple ici. Quand je dis ça, je pense que je représente le peuple drôlement et je trouve qu'il n'y en a pas assez qui le représentent actuellement. C'est ça que les citoyens veulent.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 3.

M. Garon: Vérifié.

Avril

La Présidente (Mme Bélanger): Alors la liste de mars 1991 est vérifiée. Je passe à la liste d'avril. Avril, engagements 3 et 4.

M. Garon: Bon. Contrat pour la fabrication et l'installation d'un équipement de déneigement avec benne basculante, chasse-neige et harnais sur un camion du ministère. Pour faire quoi? 26 080 \$. C'est pour les aéroports ça aussi?

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Ça me paraît un équipement normal. La fabrication, l'installation d'un équipement de déneigement avec benne basculante, chasse-neige et harnais, ça m'a l'air d'équipement assez conventionnel ça. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 3, vérifié. 4?

M. Garon: Contrat pour l'achat de deux souffleuses à neige amovibles, motorisées, de 1814 tonnes métriques à l'heure, selon la spécification. Bon. C'est pour quelles fins et à quelle place? 210 600 \$.

M. Tremblay (Clément): C'est pour l'entretien de deux aéroports dans le Nord, monsieur. Ici, j'ai une note, Aupaluk et Povungnituk.

M. Garon: Est-ce que chacun a ses souffleuses aussi, le village et l'aéroport?

M. Tremblay (Clément): Les villages n'ont pas de souffleuses.

M. Garon: Ils n'ont pas de souffleuses?

M. Tremblay (Clément): Non, non. La niveleuse et la souffleuse, c'est pour l'aéroport.

Dans le village, eux autres ont un "payloader" ordinaire et ils poussent ça comme ils peuvent.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: Le "payloader" sert pour enfouissements sanitaires. Il sert pour le sable, le gravier, toutes sortes de choses.

M. Tremblay (Clément): Dans l'opération des aéroports, on a une entente avec la municipalité aussi. Dans plusieurs villages, ce sont les employés de la municipalité qui font l'entretien de l'aéroport avec la machinerie du ministère des Transports.
(15 heures)

M. Garon: C'est le même équipement?

M. Tremblay (Clément): C'est que l'équipement du ministère des Transports sert pour l'entretien de l'aéroport et l'équipement de la municipalité sert pour l'entretien du réseau routier. Maintenant, eux autres, il font ça avec un "payloader", ils poussent la neige chaque côté, alors que, nous autres, on ne fait pas ça de même, on la souffle parce qu'on a une piste à entretenir. On ne peut pas pousser ça chaque côté à travers des lumières avec une charrue ordinaire.

M. Garon: Non. C'est évident que l'entretien est différent...

M. Tremblay (Clément): C'est pour ça qu'on a ça.

M. Garon:... dans le Nord que celui dans les villes. C'est ça que je dis. Ça devrait être fait partout. Ce que vous dites pour certains endroits, ça devrait être fait partout comme ça. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements 3 et 4 sont vérifiés.

Mai

Mai 1991, l'engagement 8.

M. Garon: Bon. Subvention pour un renouvellement du projet sur les infrastructures de transport en milieu de pergélisol, 205 300 \$ à l'Université Laval. C'est renouveler le projet. Il était de combien avant?

M. Tremblay (Clément): C'est un projet total-

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas ça, là.

M. Garon: Bien oui, ça va être ça. C'est l'engagement 8, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. C'est parce que dans mai, il y a deux listes.

M. Elkas: Allez dans le mois d'avril, Mme la Présidente.

M. Garon: C'est mai, c'est pour le mois d'avril. C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Subvention pour un renouvellement du projet sur les infrastructures de transport en milieu de pergélisol.

M. Garon: Le pergélisol, c'est dans le Nord.

M. Tremblay (Clément): C'est un programme de trois ans de recherche qu'on a fait avec l'Université Laval dans le cadre de la construction des aéroports. C'est qu'on voulait profiter de l'installation dans les villages d'un contracteur majeur avec de l'équipement pour pouvoir étudier les conditions du sol. C'est un projet qui a été piloté par l'Université Laval, mais auquel s'est joint l'Université de Montréal, l'École polytechnique, le Conseil national de la recherche, la Commission géologique du Canada et le ministère des Transports.

M. Garon: Ça fait combien de fois que vous le renouvelez?

M. Tremblay (Clément): C'est le troisième volet.

M. Garon: Combien ont coûté le premier et le deuxième?

M. Tremblay (Clément): Au total, ça a coûté 1 000 000 \$.

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

M. Tremblay (Clément): Oui, il y a des résultats très intéressants sur la connaissance du pergélisol dans le Nord, la relation qu'il y a entre les formations géologiques, les formations géomorphologiques et l'existence du pergélisol.

M. Garon: Qui fait ça à Laval? Est-ce que c'est le groupe de M. Hamelin?

M. Tremblay (Clément): Non, ce n'est pas le groupe de Hamelin. C'est le Centre d'études nordiques, mais c'est piloté par un nommé Allard, Michel Allard. M. Hamelin n'est plus là depuis un bon moment, dans ces choses-là.

M. Garon: Non, mais c'est le Centre. C'est ça que je voulais dire.

M. Tremblay (Clément): C'est le Centre que M. Hamelin avait...

M. Garon: Mis sur pied.

M. Tremblay (Clément): ...commencé, oui, le Centre d'études nordiques.

M. Garon: M. Allard est de quelle formation, lui?

M. Tremblay (Clément): C'est un géomorphologue qui se spécialise en pergélisol dans la géologie du quaternaire depuis 10, 12 ans. Il est aidé dans ça par un Ingénieur de Montréal qui s'appelle Ladanyi.

M. Garon: Quoi?

M. Tremblay (Clément): M. Brenco Ladanyi. C'est un chercheur aussi, ça. Et ils sont à écrire un petit manuel pour le ministère des Transports, qui va servir de guide pour ceux qui auront à oeuvrer dans le Nord et à choisir des sites. Selon certains types de sol, ils vont pouvoir dire avec une bonne certitude: N'allons pas là parce que, en dessous il y a de la glace, et toutes ces choses-là. Et on profite de ça. Ça nous a mis sur la **mappe** de la recherche dans le Nord et ça nous a donné une connaissance sur à peu près 2000 milles de côte: les températures du pergélisol, sa qualité, sa salinité, et toutes ces choses-là, et c'est probablement la plus belle retombée qu'il y a dans le programme des aéroports.

M. Garon: Je vous remercie. Parce que le Nord, c'est une chose. Si on veut l'occuper, il faut le connaître.

M. Tremblay (Clément): Oui.

M. Garon: Et pour le mettre en valeur, il faut le connaître aussi. Ensuite?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8, vérifié.

M. Garon: Vérifié, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le seul. Alors, juin, l'engagement 5.

M. Garon: Juin, je ne l'ai pas. Quel numéro?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est mai dans la liste de juin.

M. Garon: Je le sais, mais je ne l'ai pas. Quel **avez-vous** dit? 5?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: Subvention accordée pour le maintien et l'amélioration du service de traver-

siers pour passagers sur l'axe village Saint-Augustin, aéroport réserve Pakua Shipi...

Une voix:...

M. Garon: Qu'est-ce que vous dites? Il y a une entente avec la municipalité de la Côte-Nord et du Golfe?

M. Elkas: Ce n'est pas lui.

M. Garon: Ce n'est pas ça, comme ça. On va le voir avec les autres, tantôt.

M. Elkas: On va le voir avec les autres tout à l'heure.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a d'autres pour M. Tremblay?

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y a pas d'autres listes, c'était la dernière, ça, l'engagement 5.

M. Garon: Ça, on le verra tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. Tremblay.

M. Garon: Il n'y a pas autre chose, M. Tremblay.

M. Tremblay (Clément): Pardon?

M. Garon: Je vais vous faire remarquer, M. Elkas, que M. Tremblay est votre fonctionnaire qui a l'air à connaître le mieux ses dossiers à votre ministère. On a fait des questions, hier, et on a eu l'air surpris à chaque fois qu'on posait une question, on avait l'impression de découvrir la question en même temps que tout le monde. Là, M. Tremblay, c'est agréable quand on lui pose des questions parce qu'il a les réponses.

M. Elkas: Je vous remercie, mais vous n'avez pas entendu tout le monde non plus.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous n'avez pas eu la chance d'entendre tout le monde non plus. Il faudrait donner la chance aux autres aussi.

M. Garon: Non, non, mais je vais vous dire qu'il y a deux modèles quand je vais en commission. Je critique, mais j'aime ça aussi dire qu'on est contents des fois. M. Tremblay, il répond. Il y en a un autre qui répond quand il vient, c'est M. Picotte avec son sous-ministre, M. Gagnon. Quand on pose des questions, il n'a jamais l'air surpris. Il a l'air à connaître ses dossiers. Mais dans d'autres cas, je vais vous dire une chose, on a l'impression qu'ils découvrent les dossiers

parce qu'on pose des questions.

M. Elkas: Il part justement dans une demi-heure pour aller dans le Nord. Voulez-vous aller faire votre tournée?

M. Garon: Non, non. Dans l'Opposition, on va moins souvent dans le Nord.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Allez-y! On va vous trouver une place.

M. Tremblay (Clément): On va vous trouver une place après-midi.

M. Garon: Mais je vais vous dire que, moi, je suis un de ceux qui pensent que le travail que font ces gens-là dans les territoires, c'est un travail de pionnier, qui doit être encouragé, qui doit être aidé, parce qu'on ne peut pas développer le Nord si on ne le connaît pas.

M. Elkas: Avec raison.

M. Garon: Et avec les gens qui sont là aussi. Merci.

Octobre 1990 (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons aux engagements d'octobre, à l'engagement 6 qui a été fait. L'engagement 7.

M. Garon: Engagement 7. Est-ce que l'étude est faite? Subvention pour la réalisation d'une étude sur la future gestion de l'aéroport de Saint-Hubert. Est-ce que c'était lié un peu à la compagnie **Intair** ou si ce n'était relié d'aucune façon? Ce n'était pas relié. Est-ce que l'étude a été faite?

M. Elkas: Oui, l'étude est terminée.

M. Garon: Est-ce que c'est payé à 100 % par le Québec ou s'il y a une partie qui est payée par le fédéral?

M. Elkas: Il y a une partie qui était payée par le fédéral et une partie payée par nous: 75 000 \$, le fédéral, et 25 000 \$ chez nous.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 7, vérifié. L'engagement 8.

M. Garon: C'est la desserte, ici. Quand on parle de desserte de Chevery, Harrington Harbour, **Aylmer** Sound, c'est la desserte maritime?

M. Elkas: La desserte maritime locale.

M. Garon: Ce n'est pas marqué. C'est marqué: La desserte.

M. Elkas: Elle est locale celle-là.

M. Garon: C'est le port, c'est le quai. C'est ça?

M. Elkas: C'est une barge qui part d'un endroit à l'autre qui fait la desserte locale, une fois qu'elle a reçu les marchandises qui viennent de Relais Nordik.

M. Garon: Elle est opérée par la **municipalité** de la Côte-Nord, parce que vous donnez la subvention à la municipalité de la Côte-Nord-du-**Golfe** Saint-Laurent.

M. Elkas: C'est la municipalité qui l'opère et c'est une subvention qui vient du ministère.

M. Garon: Mais ça, c'est la subvention pour toute l'opération complète de ce **colin-là**. C'est pour l'année?

M. Elkas: Oui, pour l'ensemble.

M. Garon: Le budget total est de combien? Parce que, ça, ça a l'air d'être un petit budget d'équilibre. Donc, il doit y avoir un montant pour combler son déficit, je suppose.

M. Elkas: 111 476 \$. Elle a un déficit de 91 476 \$.

M. Garon: Est-ce que vous avez regardé s'il y a des moyens...

M. Elkas: D'améliorer.

M. Garon: ...d'améliorer, si le déficit est justifié ou si... Le déficit **est-il** toujours à peu près du même ordre de grandeur?

M. Elkas: Bien, l'an passé, il était de 82 239 \$.

M. Garon: Il augmente.

M. Elkas: Il y a une augmentation.

M. Garon: Et la marchandise transportée est de quel volume? C'est pour de la marchandise?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Quel est le volume?

M. Elkas: Carburant, lubrifiant, salaires et...

M. Garon: Au fond, c'est un peu le transport maritime qui remplace les routes qui n'existent pas.

M. Elkas: En effet.

M. Garon: Ça coûte moins cher que des routes, au fond. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 7, vérifié. J'appelle 8. C'est 8. J'appelle 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 10. Il est fait.

M. Garon: 11 est fait. 12.

La Présidente (Mme Bélanger): 11, 12. L'engagement 12.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 13 est fait, 14 est fait. 15.

M. Garon: Il est fait, 15.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il est fait. Alors, octobre 1990, vérifié. J'appelle novembre.

Novembre

M. Garon: Novembre.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 1.

M. Garon: 1: Contrat pour effectuer l'analyse des états financiers et l'évaluation de la santé financière des transporteurs scolaires du Québec. Qu'en est-il de la santé financière des transporteurs scolaires du Québec?

M. Elkas: Elle est bonne.

M. Garon: Est-ce que l'étude est faite? Là, vous aviez des raisons de vous demander si la santé financière était à point. Alors, avez-vous fait l'analyse et quels sont les résultats de l'analyse, si elle est faite?

M. Elkas: L'analyse est faite et elle est faite tous les trois ans, pour se préparer d'ailleurs avant qu'on prépare notre budget triennal. Il faut faire une analyse des besoins et de l'état financier des transporteurs avant qu'on s'engage. Je pense que c'est bien normal que l'étude ait été faite.

M. Garon: Non, non, je ne nie pas ça. Mais vous aviez des raisons de la faire ou bien si vous l'avez faite...

M. Elkas: Les raisons, c'est pour nous aider

à nous préparer sur le triennal, à savoir vraiment...

M. Garon: Quel niveau de subvention?

M. Elkas: ...l'industrie des transporteurs scolaires, dans quel état elle est.

M. Garon: J'ai l'impression, moi, des fois, que les heures d'ouverture et de fermeture des écoles fonctionnent autour du transport scolaire, bien plus qu'en fonction du bien-être des étudiants, des élèves et des parents.

M. Elkas: Chacun a ses opinions.

M. Garon: Bien moi, ce qui me frappe...

M. Elkas: C'est peut-être autre chose...

M. Garon: Quand, autrefois...

M. Elkas: ...qui incite à envoyer les étudiants.

M. Garon: Comme quoi?

M. Elkas: Allez parler au ministre de l'Éducation, il va peut-être donner son opinion. Chacun a son opinion.

M. Garon: C'est quoi? Moi, quand j'étais à l'école primaire, ce que je me rappelle, c'est qu'à ce moment-là, toutes nos mères étaient à la maison, les femmes n'étaient pas sur le marché du travail. Après l'école, on jouait à l'école, on étudiait à l'école et on arrivait à l'heure du souper. J'ai remarqué qu'aujourd'hui, alors que, maintenant, les femmes sont sur le marché du travail, qu'il y en a de moins en moins qui attendent les enfants à la maison, là, il faut qu'ils partent absolument à 15 h 30 ou à 15 heures parce que le transport scolaire passe à cette heure-là. J'ai l'impression que l'école d'hier était mieux adaptée aux familles d'aujourd'hui, à ce point de vue là. À mon avis, ce serait normal aujourd'hui que les enfants puissent avoir les services qu'il y avait avant, en termes de sports et d'étude à l'école, pour arriver à l'heure du souper en même temps que le reste de la famille. Il me semble qu'aujourd'hui, l'école, à ce point de vue là, offre moins de services à la famille qu'elle n'en offrait autrefois. Moi, je vous le dis comme je le pense. J'en ai parlé dans des assemblées et tout le monde approuve, est d'accord avec ça. Ça me frappe. C'est compliqué aujourd'hui d'organiser l'éducation des enfants, le dîner à l'école, l'étude, la récréation, les sports, alors qu'autrefois, tout ça existait. De plus en plus, les conjoints vont travailler. Alors, pourquoi les enfants n'arriveraient-ils pas à l'heure du souper, avec une partie de la récréation, une partie de l'étude, faites à l'école? À mon avis,

quand on discute de garderies, un gardien d'études comme il y avait autrefois, qui garde 40 ou 50 enfants qui étudient, ça coûte bien moins cher par enfant que tous les services que les parents sont obligés de se payer actuellement. Ça veut dire que, si les enfants jouaient à l'école, avec un gardien de salle, comme il y avait autrefois, et un gardien d'études, comme il y avait autrefois...

(15 h 15)

Ça veut dire qu'un gardien d'études, un professeur qui, peut-être, est rendu plus âgé, qui trouve plus fatigant la charge d'enseignant devient gardien d'études. Il en garde 40 ou 50 qui étudient. Il répond aux questions des enfants. À mon avis, c'est la garderie la meilleure marché qu'on peut trouver et la plus utile peut-être pour l'étudiant qui va arriver à la maison avec ses études faites ou bien qui va jouer et qui va y avoir des gardiens de salles. Il me semble que ça coûterait bien moins cher que tout le système qu'on a développé avec de grosses écoles, du transport scolaire, des écoles loin du monde, et il faut que les enfants partent de bonne heure pour arriver à la maison. J'ai l'impression qu'actuellement, là, on ne l'a pas.

M. Elkas: Pour commencer, je suis d'accord avec vous, M. le député de Lévis, de repenser nos attitudes vis-à-vis les dépenses qu'on encourt. Quand je regarde simplement le transport scolaire, ça nous coûte 380 000 000 \$ par année. C'est ce que fait la centralisation...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...qui a été supportée par plusieurs gouvernements. Moi aussi, je me rappelle de mes trois milles de marche. Je les faisais après l'école et ça ne me dérangeait pas pantoute. Il y a des choses qu'on doit examiner et je suis complètement d'accord. C'est pour ça que c'est très important qu'on fasse des analyses comme telles pour s'assurer au moins qu'on se branche, qu'on puisse aussi amener des arguments assez solides dans le projet.

M. Garon: Est-ce que le ministère, actuellement, songe à retirer ses subventions au transport scolaire ou à les diminuer?

M. Elkas: Non, pantoute.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Il n'en est pas question.

M. Garon: Alors, vous êtes satisfait du rapport?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et il dit que tout est tranquille,

que tout va bien.

Une voix: Tout est beau.

M. Garon: L'évaluation de la santé financière des transporteurs scolaires est...

M. Elkas: Les intervenants sont très satisfaits aussi du rapport. Si vous me permettez, les résultats de la présente analyse montrent une situation financière relativement bonne de l'Industrie du transport scolaire avec un profit d'opération d'environ 7,72 %, ce qui n'est pas si pire.

M. Garon: Il n'y a pas de gras dans les artères.

M. Elkas: Pas dans celui-ci, non.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1, vérifié. L'engagement 2.

M. Garon: Contrat pour la réalisation d'une étude sur les moyens d'assurer les services de transport de qualité en région ainsi que sur les coûts gouvernementaux associés à ces services. L'étude présentera aussi la situation financière à jour d'Intair inc. et un plan de redressement de l'entreprise. Est-ce que l'étude est faite?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qu'est-ce qu'elle vous a recommandé?

M. Elkas: Elle nous a dit carrément que si on cessait le service dans les Basse et Moyenne-Côte-Nord, on perturberait toute la desserte dans la région ainsi que l'économie de la région.

M. Garon: Vous parlez de quel service, là?

M. Elkas: C'est le contrat pour la Basse-Côte-Nord avec Intair.

M. Garon: Maritime? Aérien? Pardon?

M. Elkas: Aérien.

M. Garon: Aérien. C'est sur cette étude-là que vous vous êtes basés pour donner une subvention à Intair qui, quelques semaines plus tard, se vendrait à une entreprise de Calgary?

M. Elkas: Pas une subvention, là.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est pour renouveler le contrat, ce n'est pas une subvention.

M. Garon: Bien, il y avait des subventions là-dedans.

M. Elkas: Non, non, c'est une avance. Comme vous le savez, on a retiré les 2 500 000 \$.

M. Garon: Au complet?

M. Elkas: Au complet.

M. Garon: Là, le montant que vous payez maintenant, ça touche quoi?

M. Elkas: Il n'y a pas de subvention, il y a un contrat de 3 400 000 \$ qui va aller jusqu'à la fin d'août 1995, qui va assurer la desserte. Je pense que vous avez entendu hier, dans les nouvelles, que Air Alliance était prête à faire la desserte dans deux endroits. Comme vous le savez, la desserte qui engage Intair envers le gouvernement sur les Basse et Moyenne-Côte-Nord fait la desserte à 10 endroits principaux ainsi que secondaires.

M. Garon: Mais est-ce que vous avez l'intention d'établir un système de concurrence pour que ce soit ouvert au nord du 50° parallèle, comme au sud?

M. Elkas: Il y a de la concurrence qui s'est établie avec l'annonce d'hier. C'est bien beau de la concurrence, mais notre responsabilité est d'assurer la desserte dans les régions éloignées, surtout celles qu'on a mentionnées: Harrington Harbour, Chevery, La Romaine, Saint-Augustin, La Tabatière. Tout ce beau monde là aussi n'est pas inclut dans la desserte qui a été annoncée hier par Air Alliance.

M. Garon: Avez-vous l'intention de changer? Parce qu'on dit que, depuis qu'il y a eu la déréglementation, il y a eu des effets dans les régions, certains effets positifs, que le service est meilleur parce qu'il y a plus de concurrence, sauf que les tarifs sont encore élevés, ils sont encore très élevés. Excepté qu'on dit que, pour le service, il y a plus d'heures de vol et il y a une meilleure fréquence. Est-ce que...

M. Elkas: On ajoute à la fréquence, en passant, avec Intair. Il a aussi annoncé hier des fréquences additionnelles dans les points principaux. Il faut avouer que ça n'a pas été facile. Comme vous, on était très très préoccupés de la desserte de toutes les régions. J'ai fait la visite personnellement l'an passé et on voit clairement qu'on ne peut pas simplement négliger ce beau monde-là. Il faut absolument le supporter, financièrement. La formule que vous nous avez avancée, M. le député de Lévis, d'un pourcentage d'escompte, est bonne, sauf qu'elle ne garantit

pas que les compagnies vont faire la desserte. Du moins, on pourrait faire la desserte une fois par semaine, subventionner à 25 % le billet, le tarif. Ce n'est pas ça, la réponse.

M. Garon: Je n'irais pas à 25 %, moi. À 25 %, ça va augmenter les prix.

M. Elkas: Non, mais si vous avez fait la recommandation en Chambre que, peut-être, on pourrait examiner la formule dont on se sert au Cap-de-la-Madeleine, toute personne qui achète un billet pourrait avoir une ristourne de 25 %, peu importe le transporteur. Il faut continuer à garantir... Il faut avoir une espèce de subvention à la compagnie pour assurer la desserte. Ça, c'est garanti. Personne ne peut arriver et jouer avec les horaires. Il y a aussi tous les tarifs réduits, les tarifs de famille, et tout ça. Toute promotion qu'Intair fait dans une région, elle doit la faire aussi dans cette région-là. Alors, on est assez satisfait de l'entente qu'on a conclue avec les gens. Je suis d'accord avec vous, ça fait peur quand tu regardes un tarif de 600 \$ pour partir de Blanc-Sablon et aller à Montréal, c'est élevé. Mais ça, c'est de continuer à... Si vous voulez, avec deux transporteurs, il y aurait peut-être possibilité que les gens... Comme vous le savez, la concurrence peut amener et, j'espère, pourra amener des tarifs réduits.

M. Garon: C'est plus que ça. De Blanc-Sablon à Sept-îles, on me dit que c'est autour de 700 \$.

M. Elkas: Oui, mais je prenais une moyenne. De Blanc-Sablon, je pense que c'est 730 \$, quelque chose de semblable.

M. Garon: Après ça, il faut partir de Sept-îles pour aller à Québec ou à Montréal. Une personne de Blanc-Sablon ne va pas nécessairement à Sept-îles. Alors, ça fait cher.

M. Elkas: C'est 1200 \$ aller retour de Montréal à Blanc-Sablon. C'est cher, quand on pense qu'on peut aller, des fois, en Floride pour...

M. Dufour: C'est subventionné, ça. C'est par contrat, vous garantissez ça. Il n'y a pas beaucoup de pauvre monde qui se promène. Il y a les morts et les Inuit.

M. Garon: Quels sont vos projets pour l'avenir pour améliorer le service aérien sur ces territoires-là?

M. Elkas: Pour cette région-là ou l'ensemble des régions?

M. Garon: L'ensemble des régions et cette région-là en particulier, aussi.

M. Elkas: Pour cette région en particulier, notre ministère est toujours en place, discutant avec les gens de la place. Il y a un comité de transport qui a été créé pour regarder les besoins, non seulement au niveau aérien, mais aussi maritime. Vous le savez comme moi, une fois que la route sera bâtie à Natashquan, elle va amener une autre option pour la personne. Elle pourrait se transporter par automobile ou autrement. À des endroits comme Saint-Augustin, on regarde des moyens de transport autres que ceux qu'ils ont dans le moment. Vous savez que c'est un hélicoptère, en période de gel et de dégel, qui fait le transport de l'aéroport au village comme tel. On regarde d'autres moyens qui ne pourraient peut-être pas coûter aussi cher. Mais on reconnaît vraiment les problèmes de la région. Il y a un contrat qui a été alloué dernièrement de Old Fort, descendant à Blanc-Sablon; les travaux ont débuté. On a vraiment reconnu qu'on avait un problème et on est là, on est vraiment présents. Je pense que les gens, dans le coin, réalisent que l'effort, de notre côté, est fait. De là à subventionner des billets, des tarifs à moitié prix, c'est une autre affaire. 25 % sont déjà permis aux résidents de l'endroit sur les billets qu'ils achètent d'Intair.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 2, vérifié. 3.

M. Garon: Est-ce que l'étude par le CRIQ a été faite pour la gestion d'un programme de démonstration des essieux autovireurs sur les semi-remorques de transport des marchandises? Est-ce que l'étude est faite ou est en cours? En cours?

M. Elkas: C'est en cours.

Une voix: L'étude est en cours.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 3, vérifié. 4.

M. Garon: Contrat pour le scellement de fissures à l'aéroport de Bonaventure, dans la municipalité de Bonaventure, comté de Bonaventure, 23 400 000 \$, 25 700 000 \$.

M. Elkas: 23 000 \$.

M. Garon: Pas 23 000 000 \$, 25 700 \$.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais c'est parce que je viens d'avoir l'addition des chiffres des ponts et des routes dans Bonaventure, presque 11 000 000 \$ dans l'année écoulée.

Une voix: Combien? Répétez donc ça.

M. Garon: 11 000 000 \$. Il y avait un budget régional, je pense, de 60 000 000 \$, à peu près. À peu près 60 000 000 \$, le budget de la voirie régionale pour l'ensemble du Québec.

Une voix: C'est à peu près ça, 60 000 000 \$, 65 000 000 \$.

M. Garon: Alors, il y a 125 comtés et il y aurait 11 000 000 \$ sur un budget de 60 000 000 \$, 70 000 000 \$. qui seraient allés dans le comté de Bonaventure. Alors, c'est plus que dans tout le reste de la Gaspésie. Mais les fissures à l'aéroport, comment se fait-il qu'il y ait un problème de fissures à l'aéroport de Bonaventure?

M. Elkas: Non seulement là, mais ailleurs aussi. C'est de l'entretien normal, ça. Ça arrive, ça.

M. Garon: On n'en voit pas beaucoup de scellements de fissures dans les autres aéroports, dans les engagements financiers.

M. Elkas: Ça arrive souvent, partout. C'est un peu comme les routes.

M. Garon: Est-ce que le scellement des fissures a été effectué? **Est-ce** que c'est fait?

M. Elkas: C'est fait. Oui, oui, c'est fait.

M. Garon: Et il n'y a pas eu de dépassement?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Merci. Subvention accordée pour la participation à une étude **pluriilatérale** visant le développement et la calibration d'un modèle régional de prévision de la demande en transport des personnes dans la région de la capitale nationale. C'est la commission de la région de la capitale pour Ottawa, la Commission de transport...

Des voix: Dans l'Outaouais.

M. Garon: ...dans l'Outaouais. Est-ce que l'étude est faite?

M. Elkas: Oui, payée à 25 % par Québec et à 75 % par nos partenaires.

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

M. Elkas: **Oui**, oui. C'est des données sur les transports et les modes de transport, origine et destination, en passant.

M. Dufour: Est-ce que le modèle que vous avez développé va servir à d'autres régions? Montréal?

Des voix:...

M. Dufour: Oui, mais ils disent qu'ils ont développé la calibration d'un modèle régional de prévision de la demande. S'ils ont bâti ce système-là, est-ce qu'il peut s'appliquer à d'autres? Bien sûr, c'est le modèle qui peut s'appliquer.

M. Elkas: Le modèle pourrait, mais, comme vous le savez, ce ne sont pas toutes les régions qui sont semblables.

M. Dufour: Non, non, mais j'imagine que...

M. Elkas: La calibration va être différente.

M. Garon: Est-ce que dans votre étude, par exemple... C'est parce qu'il y a un modèle particulier. Le monde, pour aller à Hull, il passe par l'Ontario. Est-ce que c'est ça, la particularité du modèle? C'est que les gens de Montréal qui vont à Hull doivent passer par l'Ontario?

M. Elkas: Non, non. C'est la région, l'inter, excusez. On parle de...

M. Garon: Est-ce qu'elle va contribuer à faire avancer la construction de l'autoroute 50.

M. Elkas: Ça n'a absolument rien à faire avec ça.
(15 h 30)

M. Garon: Bon. Ça sert à quoi?

M. Elkas: C'est pour nous aider à préparer un plan de transport pour la région d'Ottawa. C'est comme pour toute autre région, M. le député, qui...

M. Garon: Un plan de transport en quoi? C'est parce que...

M. Elkas: Un plan de transport en commun.

M. Garon: Ah! Bien ce n'est pas marqué.

M. Elkas: Automobile... C'est local.

M. Garon: Bien c'est rien que le transport en commun ou...

M. Elkas: C'est très très local.

M. Garon:... c'est le transport automobile.

M. Elkas: Excusez. Tout mode.

M. Garon: Tout mode. Bon.

M. Elkas: Mais c'est local.

M. Garon: Bien à l'interne, à l'intérieur de l'Outaouais.

M. Elkas: Oui, c'est ça.

M. Garon: Le périmètre, ça couvre quoi?

M. Elkas: C'est la Communauté urbaine de l'Outaouais.

M. Garon: O. K. Ça marche.

M. Dufour: Vous me dites que c'est la Communauté urbaine, c'est vraiment ça là.

M. Elkas: C'est ensemble, oui.

M. Dufour: Non, mais si vous pariez de la Communauté urbaine, c'est nouveau, ça veut dire Gatineau, Hull, Aylmer, Buckingham et Masson.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: C'est ça? Correct. Parce qu'avant, c'était la CRO, c'était plus large que ça.

M. Garon: On va avoir une copie de l'étude, alors vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 5 est vérifié. 6.

M. Garon: Bon. L'étude n'est pas terminée. L'opportunité d'une desserte ferroviaire entre Saint-Jérôme et Montréal, mais quand elle va être terminée, je suppose que le chemin de fer va être disparu.

M. Elkas: Non, non, non. Cette portion-là n'est pas remise en question. Les rails sont en place et il y a des études, *non* seulement ce corridor mais d'autres corridors autour de l'île de Montréal, et on est en train de les étudier.

M. Garon: Qui fait l'étude?

M. Elkas: Les 50 000 \$, c'est une subvention qui a été donnée à la Corporation de développement des Laurentides. C'est des...

M. Garon: Oui mais qui fait l'étude?

M. Elkas: Alpha Beta Gamma...

M. Garon:... Omega.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Eh bien.

M. Garon: C'est une firme de Montréal.

Une voix: Oui.

M. Elkas: Laval, spécialisée dans le transport, oui.

M. Garon: Et pour quelles fins faites-vous cette étude-là?

M. Elkas: On regarde les opportunités d'établir un train de banlieue de Saint-Jérôme vers le centre-ville de Montréal.

M. Garon: Quand l'étude doit-elle être produite?

M. Elkas: Fin de l'automne?

Une voix: Fin de septembre.

M. Elkas: Fin de septembre.

M. Garon: Quel est le coût total de l'étude? Vous la payez à quel pourcentage?

M. Elkas: Le coût total est de 65 000 \$ puis la CDL a accepté de payer 15 000 \$.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6 est vérifié.

Décembre

La Présidente (Mme Bélanger): Novembre 90. J'appelle décembre, l'engagement 1.

M. Garon: 11 y en a combien en décembre? Un?

M. Dufour: 90 mètres cubes de bois...

M. Garon: C'est grand, ça. C'est du bois pourquoi, ça?

M. Elkas: Pour le quai à Havre Saint-Pierre.

M. Garon: Ah bon! Ça fait quel poids, ça, 98 mètres cubes de bois?

M. Elkas: Quoi? Il demande quoi?

M. Garon: C'est du bois de combien par combien? Les mètres cubes, moi, je vais vous dire que les enfants vont être plus familiers avec ça que moi. 98 mètres cubes, ça veut dire quoi?

Une voix: Vous n'aurez pas le poids, ça ne se calcule pas le poids.

M. Elkas: On ne l'a pas, il n'est pas calculé

en poids.

Une voix: Ça se calcule en mètres cubes.

M. Garon: Parce que, nous autres, on a de la misère à savoir combien il y a de 2 x 4 dans 90 mètres cubes.

M. Elkas: On a les quantités, mais on n'a pas le poids.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On ne l'achète pas à la livre.

M. Garon: Non, non. Ça veut dire quoi? 98 mètres cubes là, je vais vous dire une chose.

M. Dufour: Combien de mille pieds de bois?

M. Elkas: Ah! Ah! Ah!

M. Garon: Ça doit être... Ce n'est pas des billots...

M. Elkas: Y a-t-il un Ingénieur qui pourrait me dire ça?

M. Garon: Les morceaux de bols carrés, des 6 x 6 ou des 4 x 4 ou...

M. Elkas: Oui. 225 morceaux, 2 x 2 x 12; 400 morceaux de 2 x 4 x 12, 775 morceaux de 2 x 4 x 16, 130 morceaux de 3 x 6 x 12, 530 morceaux de 3 x 8 x 12, 190 morceaux de 3 x 10 x 12, 100 morceaux de 6 x 6 x 8 et 130 morceaux de 6x6x16.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: D'autant plus que c'est Baribeau, Lévis-Lauzon, qui a chargé 30 000 \$, et, le deuxième, Goodfellow, chargeait 45 000 \$. Hein? Vous avez oublié une couple de morceaux.

M. Elkas: J'ai dit que c'était Havre-Saint-Pierre. Je regardais la mauvaise ligne. C'est pour l'héliport de Harrington Harbour.

M. Garon: Ah bon!

M. Elkas: O. K.

M. Garon: Plus haut.

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

M. Garon: C'est très beau, Harrington. Êtes-vous déjà allé là?

M. Elkas: Ah! c'est très beau. Très très beau.

M. Garon: Vous êtes allé?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est beau, hein? Les trottoirs de bols.

M. Elkas: Pardon? Des trottoirs de bois, oui. Extraordinaire.

M. Garon: Ah! c'est très beau.

M. Elkas: Francis, es-tu allé?

M. Garon: D'ailleurs, moi, je pense que l'aspect touristique de la Basse-Côte-Nord n'est pas développé beaucoup, mais c'est un endroit... Moi, j'ai l'impression que si le tourisme était le moins développé... C'est un site incroyable. Toute la Basse-Côte-Nord.

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

M. Garon: Engagement 2, vérifié.

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

M. Garon: Contrat pour la réalisation et la préparation d'un plan d'aménagement pour les aéroports de Montmagny, de l'île aux Grues, comté de Montmagny. Vous avez donné une subvention de 25 000 \$. Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente?

M. Elkas:... une étude avec contrat.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est un contrat.

M. Garon: Non, non. Mais est-ce qu'il y a un protocole d'entente, un devis? Qu'est-ce que vous leur demandez? Préparation d'un plan d'aménagement.

M. Elkas: M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Ce qui a été demandé à la firme Pluram qui a été choisie, c'est de préparer pour les fins du ministère une évaluation quantitative-qualitative des équipements dont ont avait besoin à Montmagny.

Comme on le sait, l'aéroport de Montmagny est un aéroport de désenclavement pour l'île aux Grues. Il s'agissait de voir le type d'équipement nécessaire minimal à mettre là-dessus et c'est ce que l'étude nous a donné. Ça avait pour but d'obtenir ce qu'il fallait. Ça a permis de quan-

tifier, par exemple, qu'il y avait nécessité d'un rechargement de la piste avec du gravier, système de drainage, et tout ça.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 3 est vérifié. L'engagement 4 est vérifié, l'engagement 5 est vérifié. L'engagement 6...

M. Garon: Engagements 4, 5... Ah! 6. Est-ce que l'étude est faite et combien coûte-t-elle, puisque vous versez une subvention de 50 421, 76 \$ à AD OPT, conseillers en informatique à Montréal? Elle est en cours? Mais c'est une étude de combien au total? Est-ce que vous la payez à 100 %?

M. Elkas: 50 %?

M. Garon: Qui paie les autres 50 %?

M. Elkas: Le proposeur paie les autres 50 %.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7?

M. Garon: Est-ce que le plan d'aménagement pour l'aéroport de Chibougamau-Chapais, comté d'Ungava, est fait?

M. Elkas: Oui.

M. Hinse: C'est le même principe que l'aéroport de Montmagny. On voulait connaître le type d'équipement en termes de drainage, de resurfacement, et ça nous permet de prendre des actions par après.

M. Dufour: Est-ce que vous avez l'intention de procéder à la réalisation de ça ou si c'est une étude pour une étude?

M. Elkas: On attend les résultats de l'étude.

M. Dufour: Elle n'est pas faite encore.

M. Elkas: C'est en analyse dans le moment.

M. Dufour: C'est en analyse. Donc, l'étude est déposée...

M. Elkas: Ils ont rencontré le maire de la place. Il y a une équipe de notre ministère qui est allée sur les lieux. Un service médical peut se rendre avec pas nécessairement le jet mais avec le F-27. Ils ne sont pas privés, mais on reconnaît que cet aéroport a besoin d'attention immédiate.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7, vérifié. L'engagement 8 a été vérifié. Engagement 9?

M. Garon: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation d'un projet de recherche intitulé "Système d'aide à la gestion à partir d'Indicateurs de performance". L'engagement 9, c'est un coût total de combien pour une subvention à la CTCRO? 50 %?

M. Elkas: Dans le même programme, ça représente 50 %.

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

M. Elkas: En cours.

M. Garon: Merci.

M. Dufour: Mais celui-là, c'est pour la CRO plutôt que la CUO.

M. Elkas: La CTCRO.

M. Dufour: Oui, mais la CRO n'existe plus. Là, c'est la CUO.

M. Elkas: Autrefois, elle était...

M. Dufour: Oui, mais ça a été transféré à la CUO, j'imagine.

M. Elkas: STO, la Société de transport de l'Outaouais.

M. Dufour: L'Outaouais.

M. Garon: Engagement 10. Subvention accordée pour l'étude de préféabilité de l'héliport-vertiport de Montréal, 125 000 \$. C'est une étude de combien?

M. Elkas: 250 000 \$. Le fédéral en paie autant.

M. Garon: Payée à 100 %. Et APA Inc. de Montréal, c'est qui?

M. Elkas: Des consultants.

M. Garon: Vous avez payé pour la préféabilité de l'héliport-vertiport à Montréal, c'est quoi l'objectif de ça? C'est parce que c'est une étude de préféabilité. Vous voulez faire un héliport-vertiport à Montréal.

M. Elkas: C'est une étude qui est très très fraîche, là. Ça vient d'être déposé et elle a été parrainée par ADM. Comme vous le savez, ADM négocie, dans le moment, le transfert des opérations des deux aéroports du fédéral à ADM. C'est une chose qui les préoccupe, mais ce n'est

pas nécessairement leur plus grande priorité. C'est une chose qu'on va regarder de près, nous. Tout le monde s'intéresse à l'héliport dans le centre-ville de Montréal. L'étude semble vouloir indiquer que, oui, c'est faisable, qu'on devrait aller de l'avant, mais j'aimerais peut-être mieux revoir l'étude moi-même avant qu'on tire des conclusions de notre bord.

M. Garon: Ce serait des transports d'où à où?

M. Elkas: C'est au centre-ville.

M. Garon: Au centre-ville.

M. Elkas: Du centre-ville, oui.

M. Garon: Vers où?

M. Elkas: Dans la région où H y avait autrefois le parc Victoria.

M. Garon: Non, mais ce serait pour amener le monde où? L'héliport-vertiport, c'est où?

M. Elkas: D'où «s partent»?

M. Garon: Oui, et où ils vont.

M. Elkas: Ils pourraient arriver de n'importe où. Ils pourraient arriver de Québec, ils pourraient arriver de la rive-sud.

M. Dufour: Non, mais de l'aéroport de? Quel aéroport?

M. Elkas: Dorval, Mirabel.

M. Dufour: Dorval, Mirabeli.

M. Elkas: De n'importe où au Québec.

M. Garon: Ils partiraient de Dorval pour aller à Mirabeli.

M. Elkas: Non, non. Ça, ici, ce serait localisé au centre-ville de Montréal.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Les vols arriveraient soit de Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Toronto.

M. Garon: Ah bon!

M. Elkas: Mirabeli aussi.

M. Garon: Par hélicoptère.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: L'étude visait quoi? À évaluer le

marché, le coût? Elle vise quoi l'étude?

M. Elkas: Celle-là servait à évaluer les sites.

M. Garon: Mais, là, est-ce que le marché a été évalué?

M. Elkas: Il a été évalué en même temps.

M. Garon: Vous évaluez le marché et les sites.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est tout. Les tarifs? Les prix?

M. Elkas: Non, on n'est pas entrés dans les tarifs ni dans les prix.

M. Garon: Et vous ne savez pas si c'est concluant.

M. Elkas: Non, c'est frais, comme je vous l'ai mentionné. Ça arrive.

M. Garon: O. K. Est-ce qu'il est possible d'avoir une copie?

M. Elkas: Bien, elle n'est pas déposée. Aussitôt qu'elle sera déposée...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça va me faire plaisir de vous la passer aussitôt qu'elle sera déposée, mais comme je vous l'ai mentionné, c'est une chose qui a été parrainée par ADM. Peut-être que vous pourriez vous adresser soit à ADM ou que vous attendiez qu'on la reçoive...

M. Garon: Non, mais c'est vous autres qui payez. ADM ne paie pas une cent.

M. Elkas: On paie une partie. ADM fait partie de...

M. Garon: C'est le fédéral et le provincial qui paient à 100 %. Vous avez dit 125 000 \$ chacun.

M. Elkas: Lorsqu'on va la recevoir de ADM, ça va nous faire plaisir de relâcher l'étude. Il n'y a pas de problème.

M. Garon: Non, mais l'étude vous a été remise, là.

M. Elkas: Mais l'étude est fraîchement déposée par ADM.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Nous autres, on a parlé à ces gens-là et ils nous indiquent un peu ce qu'il y a dans le dossier. On ne l'a pas vu. Il n'a pas été acheminé à notre bureau.

M. Garon: Mais quand vous allez l'avoir, est-ce qu'on va pouvoir en avoir une copie?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: O. K. Vous vous attendez de l'avoir quand?

M. Elkas: Fin d'automne, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Fin d'automne, octobre, novembre.

M. Garon: Mais ils l'ont, l'étude. Dans le contrat, ce n'est pas spécifié que vous allez en avoir une copie.
(15 h 45)

M. Elkas: On va la regarder. On va la recevoir, on va l'étudier, on va l'analyser, on va vous la remettre.

M. Garon: Parce que ça, c'est une étude publique, payée à 100 % par des fonds publics. Quand quelqu'un va en étude privée, il la paie, mais quand c'est le public qui la paie, il a le droit de l'avoir.

M. Elkas: On ne s'oppose pas, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, mais c'est le plus tard possible. On n'a pas besoin de l'analyse, elle est payée, l'étude. Elle est payée, le public l'a payée.

M. Elkas: Est-ce que ça pourrait aider si je vous disais qu'aussitôt qu'on aura fait l'analyse je vais vous la passer? On va la faire le plus vite possible.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat qui a été confié?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça, vous pouvez l'envoyer tout de suite.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10, vérifié sous réserve. Engagement 11.

M. Garon: Contrat pour effectuer la prépa-

ration des plans et devis des travaux de réfection de l'estacade et ceux pour la construction d'un pont réservé aux autobus au-dessus du fleuve Saint-Laurent, municipalités de Brossard et Verdun, comtés de La Pinière et Sainte-Anne, 2 244 000 \$. Ça, c'est rien que l'étude et la préparation des plans et devis des travaux. Est-ce que les plans et devis, qui vont coûter 2 244 000 \$, sont faits?

M. Elkas: Non. Il y a un volet à compléter, 1 600 000 \$, qui touche l'île des Soeurs et la partie à Brossard. La partie du pont comme telle, on est en train de la travailler.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une évaluation des coûts actuellement anticipés? Parce que rien que la préparation des plans coûte 2 244 000 \$.

M. Elkas: La dernière estimation qu'on a semble être environ 71 000 000 \$, qui touche l'estimé qui avait été soumis l'an passé. Je dis l'an passé, c'est en 1989, lorsqu'ils ont déposé le plan de transport.

M. Garon: C'est agréable d'entendre pleurer des enfants dans le parlement, on réalise au moins qu'il en reste encore.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11, vérifié.

M. Garon: Si ça pleurait plus souvent, les députés seraient plus humains.

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

M. Garon: Ah non! Je ne suis pas là.

La Présidente (Mme Bélanger):... qui vous dit qu'on n'est pas humains? Engagement 12.

M. Garon: Non, attendez un peu là, 11. C'est quoi la réalisation? Est-ce qu'il y a un échéancier actuellement? Parce que ça faisait partie du plan Côté, du plan de 10 ans, 1988-1998.

M. Elkas: Là, dans le moment, on regarde les débuts des travaux pour la construction en 1992 et la fin de l'ensemble pour 1994.

M. Garon: Est-ce que ça va être financé à même de l'argent qui, habituellement, va pour les ponts en dehors de Montréal?

M. Elkas: C'est dans le plan quinquennal. C'est dans nos budgets, c'est spécifique, ça a été identifié, c'est dedans.

M. Garon: C'est parce que le ministre Vallières avait dit qu'on donnait un effort à Montréal actuellement, on sacrifiait le reste du Québec pour faire un effort à Montréal, mais, après ça, ça serait le tour des régions.

M. Elkas: Ça n'a rien à faire avec les routes, M. le député.

M. Garon: Je me demandais quand est-ce que le...

M. Elkas: Indirectement, ça n'a rien à faire avec les routes. Vous allez comprendre que ça, ici, on a une voie réservée sur le pont Champlain. Vous, comme bien d'autres, savez fort bien qu'on doit éliminer cette voie, et ceci est l'option qu'on a.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Il n'y a rien là. C'est une contribution sur une subvention.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: L'an passé, c'était combien, à l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec?

M. Elkas: De mémoire, c'était du même ordre, M. le député. L'an passé, c'était 22 000 \$ pour huit mois. Alors, on parle à peu près du même montant.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. J'appelle l'engagement 13.

M. Garon: Subvention additionnelle afin de défrayer l'augmentation de la valeur des bourses accordées à des étudiants inscrits à la maîtrise et au doctorat dans les programmes universitaires en transport. 55 000 \$, fonds FCAR. Est-ce qu'on pourrait me dire dans quelle université ces étudiants sont inscrits? À 55 000 \$, il ne doit pas... Et quels sont les montants...

M. Dufour:... bourses.

M. Garon:... qui sont donnés? Il s'agit de combien d'étudiants à la maîtrise et de combien d'étudiants au doctorat et dans quelle université?

M. Elkas: On va prendre avis de la question et on va vous l'envoyer, parce qu'on n'a pas la liste de toutes les universités et le nombre de...

M. Garon: Les programmes universitaires en

transport, il n'y a pas beaucoup d'universités qui en ont.

M. Elkas: M. Lafontaine.

M. Lafontaine (Pierre): Oui. La subvention en question, c'est un ajout à une subvention qui est faite par le ministère depuis de nombreuses années, directement par transfert de crédits au ministère de l'Éducation et de là, au fonds FCAR. Ce sont des bourses d'études au niveau de la maîtrise et du doctorat qui peuvent se faire, dans toutes les universités du Québec, et, s'il n'y a pas la spécialisation recherchée, ça peut être dans une université à l'extérieur du Québec également. On a, au ministère, la liste des boursiers pour toutes les années, on peut vous fournir les années que vous...

M. Garon: Combien? De quel montant s'agit-il? Il y a eu une augmentation, mais...

M. Lafontaine: Ça, c'est...

M. Garon: Le montant était de combien avant?

M. Lafontaine: Il y a un décret pour le fonds FCAR qui stipule les montants et le dernier montant pour cette année, c'est 10 000 \$ pour les maîtrises et 12 000 \$ pour les doctorats. Ce sont des montants qui sont arrêtés par décret.

M. Garon: Le montant total?

M. Lafontaine: Le montant total pour l'année en question, c'était 170 000 \$ plus 55 000 \$, parce qu'il y a eu une révision justement du montant des bourses qui a obligé le ministère à mettre plus d'argent dans le "pot", qu'il ne met normalement.

M. Garon: Est-ce que le ministère, avant de payer, s'assure que les étudiants ont complété leur maîtrise et leur doctorat?

M. Lafontaine: On transfère les sommes d'argent au fonds FCAR, qui est le Fonds qui administre ces bourses-là.

M. Garon: C'est ça que je vous demande.

M. Lafontaine: Alors ce n'est le ministère qui les administre, c'est le FCAR qui dépend du ministère de l'Éducation.

M. Garon: Oui, mais est-ce qu'on s'assure que ceux qui ont reçu les montants ont complété leur maîtrise et leur doctorat, parce qu'on voit souvent des gens qui disent scolarité de doctorat, scolarité de maîtrise, mais qui n'ont jamais fait leur thèse.

M. Lafontaine: On ne peut pas...

M. Garon: Alors, est-ce qu'on s'assure de ça ou si on paie des étudiants pour aller lire?

M. Lafontaine: Ça se fait par le Fonds parce que c'est le Fonds qui est mandaté pour faire la gestion de ces programmes-là. Nous, on ne peut pas... On doit fitter dans les programmes du fonds FCAR. Ce qu'on fait de plus...

M. Garon: Non, mais écoutez là. On donne de l'argent pourquoi, là? Pour avoir des résultats, pour faire des maîtrises et doctorats, on s'assure qu'ils les font ou on ne s'assure pas qu'ils les font?

M. Lafontaine: Ce qu'on demande, nous...

M. Garon: Le problème au Québec, c'est ça, on ne s'assure de rien. Je vous demande si on s'assure si les maîtrises et les doctorats sont réalisés ou non ou bien si on paie pour s'inscrire...

M. Elkas: Le Fonds le fait.

M. Garon:... peu importe le résultat.

M. Lafontaine: Il le fait plus ou moins. La...

M. Garon: C'est vous autres qui mettez l'argent, c'est vous autres qui êtes responsables des engagements. Ici, on interroge au nom du public sur l'argent qu'on dépense. Est-ce que l'ouvrage est fait, vous vous assurez de quelque chose ou si vous êtes une boîte postale pour garrocher de l'argent?

M. Lafontaine: Ce que je peux vous dire, c'est qu'on communique avec tous les bénéficiaires de bourses pour obtenir copie du mémoire ou du document de doctorat qu'ils font pour pouvoir l'obtenir et pouvoir faire en sorte qu'elles puissent servir à tous les gens dans le milieu.

M. Garon: Est-ce qu'on paie des bourses lorsque les gens ont complété leur maîtrise ou leur doctorat?

M. Lafontaine: On ne peut pas payer des bourses lorsqu'ils ont complété parce que le programme veut que les bourses soient versées lorsque les étudiants sont admis à l'université.

M. Garon: Le programme veut... Le programme, c'est vous autres qui le faites.

M. Lafontaine: Non, le programme, ce n'est pas nous qui le faisons, c'est le FCAR qui le fait et qui l'administre.

M. Garon: Mais est-ce que le ministère s'assure de dire que, moi, pour l'argent que je mets, qui est l'argent du peuple, j'attends des résultats, que je ne paie pas chambre et pension pour des gens qui vont s'inscrire à une faculté mais qui ne sorte pas le score? Est-ce qu'on s'assure de ça ou bien si c'est un autre genre de "dropout" à un niveau plus élevé? C'est ça que je demande.

M. Lafontaine: Non. Il y a des suivis qui sont effectués par le FCAR et si on demandait au FCAR d'avoir des contrôles supplémentaires, le FCAR nous les refuserait tout simplement.

M. Garon: Oh! Je regrette, quand j'étais au ministère de l'Agriculture, j'ai fait changer des règles, moi, justement, pour qu'un montant soit donné au début et un autre montant uniquement quand la thèse était produite. Je regrette là, celui qui paie, c'est celui qui mène. C'est des fonds publics. Les contribuables, les gens qui paient ça, c'est souvent des gens qui n'ont pas de maîtrise ou de doctorat, qui sont payés des fois au salaire minimum ou à des salaires moyens, qui paient pour qu'une partie de la population fasse des études supérieures et en avoir les retombées économiques, mais ça vaut en autant qu'ils paient pour avoir les résultats.

Quand vous demandez, par exemple, à un ouvrier de réparer un meuble, vous ne le payez pas s'il n'a pas réparé le meuble, hein? Alors, quand il s'agit de gens qui vont faire des études au niveau du doctorat, est-ce qu'on s'assure qu'ils ont obtenu leur doctorat ou si on dit on paie pour s'essayer?

M. Lafontaine: La seule chose que je peux vous dire qu'on fait pour s'en assurer, c'est qu'on réclame de voir les produits que ces étudiants-là ont à la fin de leur cours. Évidemment, s'ils ont abandonné en cours de route, ils ne vont rien nous retourner. Et l'autre chose qu'on a faite, on a fait une évaluation il y a deux ans environ sur l'ensemble des années précédentes pour savoir combien des étudiants qui sont sortis de ces programmes qui ont eu des bourses du ministère, qui travaillaient effectivement en transports. On a un rapport sur cette question-là qui...

M. Garon: Ils travaillent en transports. Ils doivent aimer ça étudier le transport. Ce n'est pas ça. On donne des bourses, on augmente la valeur des bourses accordées à des étudiants inscrits à la maîtrise et au doctorat dans des programmes universitaires en transports. Normalement, les gens qui paient s'assurent des résultats. Il y a trop d'affaires où on paie sans s'occuper des résultats. Je pense que le public qui paie veut payer pour quelque chose qu'il obtient. Quand on paie pour avoir des gens qui font des maîtrises et des doctorats, ce n'est pas

pour des gens qui font autre chose que des maîtrises ou des doctorats. Si je demande 10 000 \$ de bourse ou 12 000 \$ de bourse pour faire une maîtrise, est-ce qu'on s'assure que la maîtrise est faite ou si on donne les 10 000 \$, qu'il la fasse ou qu'il ne la fasse pas? C'est ça que je demande.

Et à ce moment-là, il y a des façons. On pourrait dire allez à la caisse, allez à la banque, empruntez et vous aurez votre bourse quand vous aurez obtenu votre diplôme. Sur réception de votre diplôme, on vous donnera vos 10 000 \$. En attendant, bien, vous l'emprunterez.

M. Elkas: Vous ne mettez pas en doute la crédibilité du Fonds. Est-ce que c'est ça que vous faites?

M. Garon: Non, non. Non, non. Le Fonds est bon. Mais c'est la gestion du Fonds.

M. Elkas: Je pense que c'est ça que vous faites. C'est ça que vous faites. Et moi, Je suis...

M. Garon: Le Fonds, je ne mets rien en doute. Ce que je mets en doute tout simplement, je sais que souvent on paie et on donne des... C'est facile. À un moment donné, je vais dire Je vais m'inscrire à la maîtrise. Je reçois 10 000 \$ et je n'ai pas d'obligation de finir ma maîtrise ou de la faire. Si j'y vais à mes frais, c'est une autre affaire. Mais là, j'y vais aux frais du public. En plus de coûter cher à l'État, je demande 10 000 \$ de bourse ou 12 000 \$ de bourse. Bon, bien, je me dis si c'est pour faire une maîtrise, bien, que Je la fasse.

M. Elkas: Ce n'est pas n'importe qui, M. le député de Lévis, qui va faire application et qui va être accepté par le FCAR. Ça, vous le savez.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Puis ça, c'est du "seed money", c'est un incitatif pour que les gens y aillent. Je pense qu'il faut encourager ceux qui ont le potentiel.

M. Garon: Les encourager, mais...

M. Elkas: Les encourager. Et là, on met en doute le programme qui encourage ces gens-là pour mieux livrer une marchandise qui va être un grand bénéfice pour la société québécoise.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis.

M. Elkas: Mais vous, vous voulez avoir des résultats.

M. Garon: Je veux dire que c'est pour faire des maîtrises. C'est parce qu'il y a beaucoup d'étudiants qui s'inscrivent à la maîtrise ou au

doctorat qui ne font jamais leur thèse. Ils disent j'ai fait la scolarité. Mais on sait qu'une scolarité de maîtrise ou de doctorat, il n'y a pas beaucoup de cours là-dedans. La grande partie, ce sont des études, des lectures, et puis il y a une thèse qui sanctionne le tout, à condition qu'on fasse la thèse. À peu près la moitié du cours en maîtrise, c'est la thèse. La moitié des 10 points, c'est la thèse. Alors, si les gens ne la font pas, alors pourquoi on paierait le même montant? On pourra dire, bien là, vous êtes inscrit à la maîtrise, parfait. C'est 10 000 \$ avec thèse; s'il n'y a pas de thèse, c'est 5000 \$. Vous aurez les autres 5000 \$ quand vous aurez fait votre thèse.

M. Lafontaine: Là-dessus, les bourses ne sont pas données dans un montant unique au début. On accorde une bourse pour une période d'études. Si la période d'études se termine, la bourse doit être remboursée, si ça se termine en-dedans du nombre de mois qui avait été prescrit. Si un étudiant dit je m'en vais aux études pour 12 mois et qu'il travaille 8 mois et qu'il lâche, il va être obligé de rembourser les 4 mois qu'il n'a pas faits. (16 heures)

M. Garon: Regardez aujourd'hui, vous avez un article dans **Le Soleil**, ce matin, de Charles Veilleux, l'avocat Charles Veilleux, qui indique à quel point les résultats ne sont pas forts dans nos études si on compare au Japon et à l'Allemagne. En recherche, on en met beaucoup moins, on met moins de formation professionnelle et, en plus, ceux qui étudient réussissent beaucoup moins. Et on se demande comment il se fait qu'on n'est pas compétitifs. Bien, il va falloir changer les règles du jeu si on veut que ça marche. On est mieux d'en donner plus pour les résultats. À ce moment-là, je vais vous donner un exemple. Inscrit à la maîtrise? 5000 \$ si vous ne faites pas votre thèse et un autre 5000 \$ sur production de votre thèse. S'il y en a la moitié qui ne font pas leur thèse, ça va leur coûter 5000 \$ de moins chacun. On va être capables peut-être d'en mettre plus pour ceux qui obtiennent des résultats. À ce moment-là, on va être plus exigeants, mais... Regardez, aujourd'hui, quand on voit, par exemple, ceux qui réussissent, l'Allemagne et le Japon. Regardez ce qu'on donne comme résultats. Ils s'assurent, d'abord, que le primaire et que le secondaire soient bien faits et ils investissent beaucoup dans le primaire et le secondaire. Nous autres, on a tout scrapé nos écoles de formation professionnelle sous prétexte de faire une grande réforme de l'éducation. On était les plus avancés dans les écoles techniques au début des années soixante, et, aujourd'hui, regardez où on est rendus. Gros problème: formation professionnelle, hein? On a fait une révolution avec beaucoup de gens... là-dedans, sauf qu'aujourd'hui, on a les résultats de ça. Comment voulez-vous qu'on soit concurrentiels si

on n'a pas la formation qui donne des résultats?

M. Elkas: C'est justement ça.

M. Garon: Moi, je pense qu'il faut s'assurer de ça.

M. Elkas: C'est justement ça qu'on vise d'ailleurs.

M. Garon: Ah non!

M. Elkas: On forme des grands spécialistes dans le FCAR.

M. Garon: Oui, je comprends ça.

M. Elkas: C'est ça dont on a besoin.

M. Garon: Non, c'est des étudiants inscrits à la maîtrise ou au doctorat.

M. Elkas: Il y a un potentiel pour devenir des grands spécialistes qui vont nous aider.

M. Garon: Avez-vous demandé au ministère de l'Éducation, pour les sommes que vous versez au fonds FCAR, combien d'étudiants ont des... Je vous demande d'avoir ce renseignement-là, le nombre d'étudiants qui ont des bourses à la maîtrise et les étudiants qui ont des bourses au doctorat, qui reçoivent la bourse et qui obtiennent leur maîtrise et leur doctorat.

M. Lafontaine: On va obtenir ça, oui.

M. Garon: M. le ministre, je voudrais avoir ça comme renseignement. Quel est le nombre de bourses qu'on donne à la maîtrise? Combien en donne au doctorat? Et combien font leur maîtrise ou leur doctorat? Et combien reçoivent la bourse et, finalement, n'obtiennent pas la maîtrise et le doctorat?

M. Elkas: On va avoir les informations.

M. Garon: J'aimerais avoir pour cette année-là, pour ce montant-là, les gens qui sont inscrits à la maîtrise, à quel endroit, et au doctorat, à quel endroit. Parce que pour 225 000 \$, à 10 000 \$ la fois, ça fait à peu près une vingtaine de personnes. C'est à peu près 20 ou 25 personnes. Quel est le nombre de personnes qui sont inscrites dans les programmes de doctorat ou de maîtrise, dans quelle université et dans quel programme? Il y a des programmes de transport, mais il y a différentes affaires, tu sais. Ça peut être du transport intermodal, ça peut être toutes sortes de choses là-dedans. Je trouve ça intéressant de le savoir pour les membres de la commission. Moi, je suis persuadé, au contraire, je suis convaincu que c'est un programme très important, à la condition qu'on

s'orienter dans les bonnes voies. Parce que, dans le cadre du libre-échange avec les États-Unis, le transport est à peu près le secteur le plus important. Si les gens décident, à un moment donné, de passer par les ports de l'Atlantique plutôt que de passer par le fleuve Saint-Laurent, vous allez voir qu'on va y goûter. Le fleuve Saint-Laurent, c'est très important, et le domaine du transport est très important en termes de retombées économiques. Ça marche. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, décembre 1990 est vérifié. J'appelle janvier 1990. Pardon?

Une voix: Janvier 1991.

Janvier 1991 (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Janvier 1991, je m'excuse.

M. Garon: Vous voyez, Mme la Présidente, qu'il faut faire attention, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a qui écoutent, hein?

M. Garon: Au contraire, je trouve ça... Habituellement, bien des fois, les gens n'écoutent pas dans les commissions. Vous ne pouvez pas faire une erreur comme ça, qui n'est pas très importante, et qu'elle soit relevée. Ça veut dire que les gens écoutent, c'est bon.

Engagement 1. Subvention accordée relativement aux coûts additionnels d'exploitation encourus suite à la fermeture du pont Honoré-Mercier, 1 370 000 \$. De quoi s'agit-il? Subvention au Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest.

M. Elkas: M. le député, ça touche la crise de l'été passé. Les montants d'argent qui ont été versés au CITSO, les montants qui ont été vérifiés au niveau du nombre d'autobus, les horaires, le nombre de passagers, les coûts associés avec l'ensemble. M. Liguori Hinse donnera plus de détails si vous le voulez.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente avec le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest?

M. Hinse: Il y a eu des ententes à l'effet d'ajouter du service pour transporter les gens des différents secteurs du CITSO, du Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest, vers le terminus de la STRSM ou directement vers l'île de Montréal. Nous avons autorisé un certain nombre d'autobus supplémentaires qui se situent autour du double de ce qui était le service régulier. Au-delà de ça, il y avait des navettes particulières qui étaient installées pour amener

les gens directement sur l'île. Ce qu'on autorisait, c'était le coût horaire pour opérer le véhicule moins le revenu que les usagers payaient ou que ça rapportait pour le service. Alors, le CITSO, lui, a de lui-même mis des autobus au-delà de ce qu'on avait autorisé. C'est pour ça que leur demande est de l'ordre de 1 700 000 \$, mais ce qui est autorisé c'est 1 300 000 \$ tel qu'il était convenu, et ils avaient décidé, eux, d'extensionner après le 6 septembre le service, mais nous, par télex, on les avait bien avertis le 6 septembre que c'était la fin du paiement du service supplémentaire sur lequel on s'était entendu.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente qui a été signé avec la CITSO?

M. Elkas: Il n'y a pas de protocole.

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

M. Hinse: Il y a eu un décret gouvernemental qui a régularisé cette situation-là en date du 14 novembre 1990. On a une copie du décret ici.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 2, si vous voulez, c'est pour la subvention supplémentaire pour l'exercice 1990-1991 de la Société des traversiers du Québec, j'aimerais ça attendre la personne qui m'accompagne, qui est allé faire une couple d'appels. Je reviendrais après, dans quelques minutes. Suspendre temporairement l'engagement 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 2 est suspendu. L'engagement 3.

M. Garon: L'engagement 3. Contrat pour la réalisation de plans et devis ainsi que l'ordonnement des travaux de modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes dans divers comtés de l'île de Montréal, de l'île Jésus et de Deux-Montagnes, 3 000 000 \$, Canatrans-Canac. Est-ce que l'étude est faite?

M. Elkas: C'est en cours. C'est l'élaboration des plans et devis pour les voles ferrées, les infrastructures, la signalisation, l'électrification, l'aménagement des stations, le stationnement, les ateliers, les voles de garage et le mobilier.

M. Garon: Est-ce que selon l'échéancier du plan Côté 1988-1998, vous êtes en temps ou vous êtes en retard? Parce qu'il est déjà...

M. Elkas: On est en retard.

M. Garon: Vous êtes en retard sûrement.

M. Elkas: On est en retard d'un an.

M. Garon: Parce que ça fait déjà trois ans - 1988, 1989, 1990, 1991 - et on est encore à l'état des plans.

M. Elkas: Mais par contre, on a eu une grosse année cette année. Il y a eu beaucoup de travaux qui ont été faits.

M. Dufour: Y a-t-il une évaluation des coûts globaux de ces...

M. Elkas: 227 000 000 \$.

M. Dufour: Des pinottes. Il n'en restera pas beaucoup pour...

M. Elkas: Le service offert...

M. Garon: Quelle partie, pense-t-on, va se financer par le tarif?

M. Elkas: Le tarif ne couvre pas les coûts d'immobilisations. Il couvre en partie l'exploitation.

M. Garon: Je suis allé à New York il y a quelques jours, à un congrès. J'ai décidé de prendre le train pour me localiser, plutôt qu'être dans New York même, d'être un peu en dehors quand Je suis... J'étais un peu en dehors. Mais quand je suis allé à New York, j'ai décidé de prendre le train. J'ai remarqué que passer une heure dans le train, 57 minutes exactement, ça m'a coûté 6 \$ américains, ça veut dire à peu près 7 \$ par adulte, aller seulement. Aller retour, 14 \$. Une heure en train. Ma petite fille, elle, ça lui a coûté 1 \$ aller retour. Moi, ça m'a coûté 6 \$ deux fois, aller retour, chacun, ceux qui ont plus de 18 ans... Non, non, c'est plus jeune que ça, je pense. Adulte, c'est 12 ans, je pense. Chacun a payé 6 \$; aller retour, 12 \$, américains. C'est l'équivalent de 14 \$ aller retour. Ma petite fille qui a 9 ans, elle payait 1 \$ aller retour. C'est un train qui était efficace, qui m'amenait directement dans le milieu de New York. Ça, c'est en dehors des heures de pointe parce que j'ai pris en dehors des heures de pointe. Aux heures de pointe, c'était plus cher. Ce n'était pas la différence de prix qui était majeure, mais je trouve que les heures de pointe à New York ça m'intéressait moins. J'ai pris ça en dehors des heures de pointe.

Ce qui m'a frappé, c'est que le train était efficace, ça marchait, puis il partait à l'heure à part de ça, parce qu'il ne fallait pas être en retard. Il partait à l'heure. Ça m'a frappé, ça. Et ça coûtait quelque chose en même temps aussi.

Je regarde dans les articles qui se passent actuellement à Toronto. On écrit dans la presse, on parle des trains, le service en train. On dit que ça marche bien mieux qu'à Montréal, mais excepté que c'est efficace, rapide. Ça coûte plus cher que chez nous, mais il y a du service. On dit dans les articles que les gens considèrent bien plus le service et l'efficacité et la rapidité que le coût, mais ils ne sont pas intéressés à prendre, même à bon marché, un train qui ne marche pas, un transport en commun qui ne fonctionne pas. Moi, ça fait longtemps que je dis ça ici. Le service de transports en commun, pour marcher, doit être sécuritaire. Si je m'en vais dans une gare et que j'ai peur de me faire tuer et d'avoir un poignard dans le ventre, je n'irai pas. Ou bien, si je suis un gars qui a 70 ans et qui a peur de se faire crier dans les oreilles par des gangs qui passent autour, de venir un peu stressé et dire qu'est-ce qui va m'arriver, batêche! on va-tu juste crier ou bien on va faire autre chose, je n'irai pas prendre ça. Et si le train part quand il veut et arrive quand il veut puis... On ne pense pas qu'actuellement, on a assez d'exemples pour savoir à peu près qu'est-ce que ça nous prendrait pour que ça marche. On n'est pas à l'époque du misérabilisme. Il faudrait peut-être arrêter de penser en termes de misérabilisme et penser en termes d'efficacité et de ville moderne.

M. Elkas: Vous rejoignez notre objectif d'ailleurs. C'est la mobilisation du service de Deux-Montagnes. Non seulement ça, on regarde aussi, comme on l'a mentionné, d'autres corridors qui entourent l'île de Montréal. Si vous voulez un parfait exemple d'un bon service efficace, vous avez simplement à aller prendre le train de banlieue qui vous amène de Rigaud au centre-ville, qui a été modernisé il y a une couple d'années, qui a été sauvé en 1980. C'était Michel Clair, le ministre dans le temps, qui supportait la continuation du service, mais avec beaucoup d'appui des maires de la région. D'ailleurs, on s'enligne dans la même direction au niveau du service de Deux-Montagnes. Il reste à octroyer le contrat à Bombardier, et puis, une fois donné, c'est une chose qui va aller assez vite. On démontre clairement que c'est des coûts associés qui semblent assez grands, mais quand on regarde les coûts pour construire un métro à 57 000 000 \$ le kilomètre, une fois mis en place, 1 000 000 \$ du kilomètre pour l'opérer, c'est des coûts énormes. Alors, on regarde d'autres options, et c'est pour ces raisons-là que le ministère fait le tour de l'île, si vous voulez, parce qu'il y a d'autres corridors tels que Châteauguay, il y a Saint-Hilaire, il y a Mascouche, le train du nord, dont on a parlé ce matin, ainsi que le CN. C'est un mode de transport efficace mis en place. Le train de banlieue de Deux-Montagnes, il y a des wagons qui datent de 1919 - le député de Deux-Montagnes en sait

autant - des choses qui ont été retirées dernièrement parce qu'ils ne sont pas sécuritaires. Ils ont été remplacés par des wagons de Via qu'on a empruntés, qu'on a modifiés, pour assurer la continuation du service, jusqu'à temps qu'on ait ce nouveau service en place d'ici deux ans.

Ça va démontrer que c'est la direction qu'on doit prendre. On ne peut plus se permettre d'aller trop loin dans des régions éloignées, et je parle de régions éloignées, la grande région de Montréal, aujourd'hui, on peut dire qu'elle inclut Saint-Jérôme aller jusqu'à Granby presque. Alors, on planifie en conséquence. Et nous considérons que le train de banlieue, comme vous l'avez dit, est un mode de transport très efficace et pas tellement cher.

(16 h 15)

M. Garon: Mais ceci étant dit, quand on regarde la région de Québec. Là, c'est seulement pour une ligne Montréal-Deux-Montagnes, plus loin - je ne veux pas parler contre ça, je ne parle pas contre ça, pas une minute - quand je regarde la région de Québec, on avait parlé de regarder pour un métro entre Québec et Lévis. J'ai entendu qu'on parlait de 220 000 000 \$ pour six kilomètres, on a dit six kilomètres à cause des pentes. J'ai été surpris de ça, je vais vous dire une chose: Je m'aperçois qu'à ce moment-là... On dit qu'on a abandonné l'étude, on parlait de 220 000 000 \$. Quand je vous ai parlé au téléphone, vous-même, vous disiez: à 220 000 000 \$, c'est moins cher que je pensais.

Mais moi, ce qui m'a frappé, savez-vous c'est quoi? C'est que 6 000 000 \$, les gens sont encore restés avec l'étude du rapport, je pense que c'est le rapport Vandry, des années soixante, parce que c'était un transport en commun dans une autoroute sous-fluviale, mais on n'a pas besoin d'avoir de pente. Ça pourrait être un transport en ligne droite, pas de pente, à ce moment-là, on n'a pas besoin de six kilomètres, on a besoin, du centre à centre, peut-être de trois kilomètres, des ascenseurs à chaque bout, pas besoin de pente. À ce moment-là, est-ce qu'on a étudié un véritable... Moi, j'ai l'impression qu'on a fait une étude approximative, s'il y avait un métro, de centre à centre, Québec-Lévis, pour donner une chance au transport en commun de chaque bord du fleuve, on parle peut-être de trois ou quatre kilomètres et bien moins de 220 000 000 \$ à ce moment-là si ça coûte 220 000 000 \$ pour six kilomètres. On parle peut-être de 100 000 000 \$ à 150 000 000 \$ à ce moment-là. Si on regarde les coûts de ce qu'on est en train de se demander, qu'est-ce qu'on va faire pour faire passer du monde qui vont s'engouffrer de toute façon sur le boulevard Laurier, qui n'est pas capable d'en supporter beaucoup davantage sans briser la qualité de vie de Sainte-Foy et de Sillery... Si on ne pense pas à ce moment-là que de faire faire 30 kilomètres inutilement à des gens et que s'ils

pouvaient prendre un métro et aller du côté du Québec... Mais on n'a pas besoin d'avoir de pente. Est-ce que l'étude qui a été faite à ce point de vue là a été... Je ne l'ai pas vue, on a parlé d'une étude préliminaire, mais on n'a pas été plus loin, est-ce qu'on ne devrait pas aller plus loin justement?

M. Elkas: Je pense qu'au début on devrait regarder le potentiel du marché qu'on peut transporter. Ça ne sert à rien de se lancer dans des dépenses de 220 000 000 \$, 240 000 000 \$, si les gens n'ont pas une volonté de le prendre comme tel. Et non seulement ça, comme je l'ai mentionné, une fois en place, il faut regarder les coûts pour le maintenir.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: J'arrive. Au mois de juin, je me suis rendu en Angleterre et j'ai regardé. Je sais qu'ils en ont pas mal plus que nous et ils ont du volume, mais je vais vous dire une chose: le tube leur coûte énormément cher...

M. Garon: Le quoi?

M. Elkas: Le tube, ce qu'ils appellent le "tube" là...

M. Garon: Oui. Ah oui! mais il est long.

M. Elkas:... le tunnel comme tel, il est vieux.

M. Garon: Sous la Manche?

M. Elkas: Non, non, à l'intérieur de la ville de Londres.

Une voix: Le métro.

M. Elkas: Leur métro, leur équivalent de métro, est très très dispendieux à maintenir. Et ils nous disent: Faites donc attention, ne vous aventurez pas, si vous n'avez pas le volume, le nombre de personnes. C'est un peu ça, ce qu'on discutait. Les études ont démontré le potentiel de voyageurs qu'on pourrait avoir. Mais quand vous dites 220 000 000 \$, les chiffres qu'on nous a avancés dernièrement, c'est environ 57 000 000 \$ à 60 000 000 \$ du kilomètre.

M. Garon: Bien, c'est ça qui était sorti.

M. Elkas: Peu importe la pente.

M. Garon: Non, non, on parlait de six kilomètres.

M. Elkas: Je pense qu'au symposium qu'on va avoir cet automne, ce qu'on a discuté le printemps passé, cette étude pourrait servir à

démarrer la discussion. De là, on...

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: ...pourrait écouter ce que les techniciens ont à nous aviser et puis permettre aux élus de tirer les conclusions. Comme vous l'avez dit au début de l'après-midi, M. le député de Lévis, c'est que les gens sont tannés de payer des taxes. Dans le moment, si vous regardez les régions, le système de transport en commun, les sociétés de transport vont chercher 30 %, 35 % des revenus pour couvrir les frais d'exploitation. Le restant, il y a les municipalités et le gouvernement provincial. Là...

M. Garon: Oui, mais vous en avez des frais.

M. Elkas: ...écoutez, il va falloir... Pardon?

M. Garon: Vous en avez des frais actuellement. Quand vous parlez de la Société des traversiers qui a des déficits, c'en est de l'argent, ça. C'est des frais d'opération, ça. Mais, à ce moment-là, quand on regarde actuellement, qu'on essaie de faire de l'argent sur le boulevard Laurier, moi, je suis persuadé que la ville de Sainte-Foy et la ville de Sillery ne voudront pas avoir un nombre incalculable d'automobiles qui vont faire qu'elles vont briser la qualité de vie de ces quartiers. Elles ne voudront pas faire passer le maximum d'automobiles. Et le problème, ce n'est pas le pont, c'est quand on sort du pont. Le pont, il est capable d'en passer bien plus que ça. Le problème n'est pas là. Alors, moi, je dis: On oblige les gens à prendre l'automobile parce que les autres moyens ne sont pas assez rapides, alors que, si on pensait à un métro, on valoriserait à 100 % le transport en commun. Je ne dis pas un métro pour toute la région, un métro pour connecter les deux transports en commun de chaque côté du fleuve, ce qui éviterait à un grand nombre de personnes d'aller prendre le pont, qui sont obligées de prendre le pont actuellement. Mais s'il y avait un métro... On n'a pas besoin de pente dans le métro, il peut être en ligne droite. Il peut être droit, le métro, avec des escaliers à chaque bord pour débarquer peut-être au carré d'Youville, en face du parlement ou à la gare du palais du côté de Québec, et à un endroit central un peu dans Lévis. Il y a beaucoup de gens, à ce moment-là, qui vont dire: Plutôt que de me taper 30 kilomètres aller retour pour aller à Québec, qui viennent à l'édifice G... Trompons-nous pas, quand vous regardez la circulation sur le pont de Québec, vous vous rendez compte, contrairement à ce que les gens pensent, que ce n'est pas un rapport de 5 à 1 ou 10 à 1, c'est un rapport de 2 à 1. Il y a deux automobiles qui vont au nord le matin par rapport à une qui va au sud, et celle qui va au sud, le gros centre d'emploi sur la rive sud, c'est Lévis. Il y a autour de 20 000

emplois qui ouvrent tous les matins, minimum 20 000 emplois. Alors, les gens, ils prennent le pont pour aller là et ils retournent le soir, mais il y a beaucoup de gens qui n'auraient pas besoin de prendre le pont. Et, à ce moment-là, les coûts qu'on va tantôt être obligés d'assumer vont être considérables parce qu'on ne donne aucune chance au transport en commun. Moi, je pense que la seule façon de donner une chance au transport en commun et en dégagant partout des artères dans Québec, c'est, à ce moment-là, en mettant un métro qui va avoir trois ou quatre kilomètres en rejoignant les deux centres. Un métro uniquement pour les passages en commun entre les deux centres Québec-Lévis. Et là, à ce moment-là, quand vous arriverez à Lévis, vous allez prendre le transport en commun et quand vous arriverez à Québec vous allez pouvoir prendre le transport en commun de l'autre bord. Là, vous allez changer toute la dynamique du transport, et moi, à mon avis, ça va être des économies pour plusieurs années par rapport aux ponts et aux sorties des ponts et à des aménagements qu'on va essayer de faire qui ne régleront pas les problèmes de toute façon. C'est pour ça que, moi, je pense qu'à votre ministère, il n'y a pas personne qui regarde ça sérieusement.

M. Elkas: Non, ne dites pas ça...

M. Garon: C'est ce que je pense.

M. Elkas: ...parce qu'on en a discuté au printemps passé, où on a parié de se servir des éléments existants, qui est le fleuve. On essaie de présenter des idées qui pourraient remplacer les traversiers existants avec quelque chose de beaucoup plus efficace et plus simple pour les passagers, des bons systèmes de rabattement, des voies réservées... Je crois que vous avez pris connaissance du plan de transport qui a été déposé par la CTCUQ. Ces gens-là ont fait un très beau travail quant à moi. Ils démontrent clairement qu'on peut se servir des voies existantes sans aller encore dans les poches des contribuables. Votre système que vous nous recommandez, c'est un système extrêmement lourd.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Oui, c'est un système qui est très lourd. C'est un système qui doit prendre en considération les besoins pour les systèmes de rabattement. Et ça là, c'est très dispendieux.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites, mais, moi, je sais que les gens... Je connais le trafic des gens et je connais les lieux. Au bateau de la traverse, vous pouvez stationner quelques dizaines d'automobiles des deux côtés du fleuve. Il n'y en a pas de place pour faire du stationne-

ment. Quand vous arrivez au bateau de la traverse, à Québec ou à Lévis, quel que soit le système, il n'y a pas de place là. Quelqu'un qui arrive de Montmagny, qui arrive de Bellechasse, qui arrive de Dorchester et qui veut se rendre à Québec, il n'a pas le choix de prendre son automobile et de se rendre à Québec, tandis qu'à un moment donné, s'il y avait un métro qui arriverait à un endroit qui pourrait, je pense, autour du rond-point, pas nécessairement là, mais autour, et il y a des stationnements, il peut arriver, laisser son automobile là, prendre le métro et rendu l'autre bord, il prend le transport en commun. Mais si vous lui rendez la tâche tellement compliquée, il dit: Ça ne vaut pas la peine, je n'embarque pas là-dedans. Alors, c'est évident que ça ne marchera pas. Moi, je pense que le gros problème, les gens qui vont faire ça, la grande partie arrive en automobile, ils n'arrivent pas tous par du transport en commun. Et la même chose du côté de Québec. À ce moment-là, il faut qu'ils arrivent à des endroits, comme à Longueuil, où ils peuvent stationner et, après ça, prendre le transport en commun.

Une voix: Ne prenez pas Longueuil comme exemple.

M. Garon: Je disais comme distance.

Une voix: Brossard.

M. Garon: Ou Brossard. Ça ne me fait rien. Je suis persuadé qu'à ce moment-là il y aura beaucoup de gens qui vont dire: Moi, je laisse mon automobile là. J'arrive de Bellechasse, par exemple, plutôt que de m'embarquer dans le pont qui va devenir de plus en plus achalandé, je vais dire: Je laisse mon automobile là. Puis même pour aller à Sainte-Foy, je vais vous dire une chose, il y a des gens qui diraient, à ce moment-là: J'aime autant laisser mon automobile là. Je traverse avec le métro et, si je m'en vais à Saints-Martyrs, Saint-Sacrement ou différentes places dans Québec, je vais préférer aller prendre le transport en commun de l'autre bord. Ça va être plus simple, parce que les ponts vont être de plus en plus bouchés.

M. Elkas: M. le député de Lévis, la place où on pourra en discuter sera au symposium, mais je dois vous avouer que ce que vous recommandez est une formule très dispendieuse. On n'y est même pas rendus, quand on regarde la ville de Montréal qui ne peut même pas entretenir ce qu'elle a en place. On vient tout juste d'octroyer un contrat pour des wagons qui ont été construits et introduits en 1963. Ça nous coûte 55 000 000 \$. Ils ne sont même pas payés encore. C'est un emprunt de 40 ans et ils n'ont même pas 25 ans.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Elkas: Et là, vous me dites qu'on va mettre en place une structure lourde comme ça pour trois kilomètres de métro.

M. Garon: Ce n'est pas lourd, au contraire. Un bout pour rejoindre les deux bouts de transport en commun.

M. Elkas: Très dispendieux.

M. Garon: Vous avez un transport en commun sur la rive sud et vous en avez un sur la rive nord. Il manque un bout, une bretelle d'à peu près trois ou quatre kilomètres entre les deux pour que les deux soient connectés. C'est tout ce qu'il manque. À ce moment-là, parce que ça n'existe pas, il faut aller faire le tour par le pont.

M. Elkas: Il y a un lien fluvial qui existe, qui pourrait être fortement amélioré.

M. Garon: Je n'y crois pas. Vos petits bateaux, moi, je n'y crois pas, parce que Je sais que les gens ne restent pas là. Ils vont se rendre là comment?

M. Elkas: Par autobus.

M. Garon: Demandez à votre députée de Bellechasse combien il y en a qui vont aller prendre le petit bateau pour piétons à la traverse de Lévis? Il n'y a pas une personne de Bellechasse qui va faire ça. Il n'y a pas une personne de Montmagny, il n'y a pas une personne des comtés environnants, parce qu'il n'y a pas de place pour stationner rendu là.

M. Elkas: Malheureusement, c'est parce qu'il n'y a pas de parc d'incitation aujourd'hui, mais c'est ce qu'on préconise dans notre plan.

M. Garon: Il n'y a pas de place pour faire ça.

M. Elkas: C'est d'avoir des parcs d'incitation pour que les gens puissent prendre l'autobus pour se rendre à la bouche du traversier. Qu'est-ce qu'ils vont faire quand ils vont prendre le métro? Même chose. Ça va prendre des parcs d'incitation. C'est rendu la même chose.

M. Garon: Mais là, votre étude, quand vous dites à 220 000 000 \$ que c'est sorti - elle a été rendue publique par Radio-Canada - pour six kilomètres avec des pentes, parce qu'on a pensé en termes d'autobus qui entreraient, parce qu'on a pensé en termes du rapport Vandy du début des années soixante. Alors, un métro, ça a besoin d'être rien que droit. Il n'a pas besoin d'y avoir de pentes et, à ce moment-là, il sort par des escaliers de chaque bord. À ce moment-là, quelle distance est nécessaire? Ce n'est pas six kilomé-

tres. Est-ce qu'on a fait une étude sérieuse pour pouvoir vérifier les coûts? Là, actuellement, il y a des coûts. La Société des traversiers coûte, m'avez-vous dit, que c'était au-dessus de 6 000 000 \$ par année. 6 000 000 \$, c'est l'intérêt de l'argent de 60 000 000 \$. Les coûts que vous allez devoir dépenser pour essayer de faire passer sur le boulevard Laurier à Sainte-Foy, à Sillery, et, après ça, des aménagements pour les ponts à sens unique, et tout ça, ça va coûter de l'argent aussi. Moi, j'ai l'impression que vous allez vous retrouver avec une facture qui va être plus chère qu'un métro pour ne pas avoir réglé le problème quand je parle d'un métro, le raccordement entre les deux rives. Point.

M. Elkas: Je crois, comme il a été mentionné, qu'on regarde toujours le potentiel pour justifier les coûts. Dans ce cas, les études préliminaires nous démontrent clairement qu'on n'a pas le potentiel. Il faudrait 35 000 voyageurs à l'heure pour justifier...

M. Garon: Bien non.

M. Elkas:... le métro.

M. Garon: Alors, dans la ligne Montréal-Deux-Montagnes, vous avez combien de voyageurs à l'heure?

M. Elkas: Ça réduit, dépendant du mode de transport. C'est 10 000, dans le moment, et on s'attend de monter à...

M. Garon: 10 000 à l'heure. Ça va coûter combien?

M. Elkas:... 25 000.

M. Garon: Ah non! Là, c'est 10 000.

M. Elkas: La distance parcourue est bien différente, par exemple.

M. Garon: Oui, mais combien est-ce que ça vous coûte?

M. Elkas: On ne parle pas de trois kilomètres, là.

M. Garon: Ça va coûter combien?

M. Elkas: 227 000 000 \$.

M. Garon: Ça vous coûte 227 000 000 \$ à 10 000 passagers, c'est rentable?

M. Elkas: Non, non, je suis bien...

M. Garon: Une affaire qui va coûter moins cher que ça, ça va en prendre 35 000.

M. Elkas: 20 000.

M. Garon: À 20 000.

M. Elkas: Dans l'état qu'il est, un peu comme Rigaud.

M. Garon: Non, non, je comprends ça.

M. Elkas: Rigaud, il n'y avait pas de passagers, mais, comme vous dites, mettez un système de transport en commun efficace. (16 h 30)

M. Garon: Sur quelle distance, ça?

M. Elkas: 29, 7 kilomètres.

M. Garon: Alors un appareil qui coûte 220 000 000 \$, qui est sur à peu près 30 kilomètres, qui va coûter 220 000 000 \$ et quelques, peut marcher avec 10 000 à 20 000 passagers.

Une voix: Non, non.

M. Elkas: C'est faux.

M. Garon: Alors qu'un autre qui va être à peu près sur quatre kilomètres, qui va coûter moins cher que 220 000 000 \$, est rentable seulement à 35 000 passagers. Ça ne marche pas ça.

M. Elkas: C'est carrément faux, M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est ça que vous dites.

Une voix: C'est ce que vous avez dit.

M. Garon: J'ai demandé quoi? J'ai demandé combien ça coûte? Vous avez dit: 220 000 000 \$. C'est 220 000 000 \$. 30 kilomètres, c'est ce que vous avez dit. C'est ça que j'ai répété. Et vous dites qu'actuellement, c'est 10 000 passagers; vous pensez qu'il y a un potentiel de 20 000.

Une voix: 25 000.

M. Garon: Mettons 25 000.

M. Elkas: Un, c'est le train de banlieue, l'autre c'est le métro.

M. Garon: Et puis?

M. Elkas: On doit avoir 35 000 passagers à l'heure pour justifier le métro.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Et 20 000 passagers à l'heure pour justifier le train de banlieue. Le train de banlieue de 20 000 va être atteint facilement, M.

le député de Lévis.

M. Garon: En quoi, à ce moment-là, un équipement qui coûte 220 000 000 \$ à peu près dans chaque cas, et qui opère sur trois ou quatre kilomètres comparé à 30 kilomètres coûte moins cher ou plus cher?

M. Elkas: Les équipements de train de banlieue sont beaucoup moins lourds. Et on parle de 227...

M. Garon: 220 000 000 \$.

M. Elkas: Sur 30 kilomètres en plus.

M. Garon: Et 30 kilomètres, c'est encore plus cher.

M. Elkas: C'est pour ça que c'est moins cher. Ça ne prend pas autant de passagers pour justifier le train de banlieue comparé au métro. C'est bien simple. Et on peut aller à l'autobus, où on justifie environ 12 000 à 15 000 passagers à l'heure. C'est basé sur de l'historique. Ce ne sont pas des choses pondues pour demain matin, là.

M. Garon: Quels sont les coûts que vous aurez à faire? On a vu les coûts, quand vous avez commencé à parler des ponts à sens unique, les coûts à Sainte-Foy, les coûts à Sillery. On verra les coûts. Vous allez voir tantôt, votre facture va être plus lourde que le rattachement des deux rives par un transport en commun avec un métro de quelques kilomètres.

M. Elkas: On en reparlera cet automne.

M. Garon: Hein? Comme d'habitude, ce n'est pas pour rien qu'on a un déficit de 3 500 000 000 \$, parce qu'on prend les solutions les plus coûteuses. Mais comme la facture n'arrive pas d'un coup sec, ça paraît moins.

M. Elkas: Bien là...

M. Garon: Bien, voyons!

M. Elkas: Branchez-vous, M. le député de Lévis.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Branchez-vous. Vous voulez réduire la facture et vous voulez nous envoyer une facture de 220 000 000 \$ pour trois kilomètres.

M. Garon: Non. J'ai dit que je n'avais pas besoin d'avoir six kilomètres, parce que vous n'avez pas besoin d'avoir des pentes, ça peut être en ligne droite, avec des escaliers au bout.

M. Elkas: Ça va baisser la facture de combien?

M. Garon: Ça baisse pas mal.

M. Elkas: 2 000 000 \$ à 3 000 000 \$?

M. Garon: Non. Les pentes... Il n'y a pas six kilomètres au fleuve entre Québec et Lévis, centre à centre. Il n'y a pas six kilomètres de distance entre les deux. Il y a à peine la moitié. Ce n'est pas la même affaire. Vous ne me ferez pas croire qu'un trou de six kilomètres ou entre trois et quatre kilomètres, c'est le même prix. Ce n'est pas tout à fait le même prix.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la député de Vachon.

Mme Pelchat: C'est combien par kilomètre pour la construction d'un métro? C'est 50 000 000 \$, vous disiez tantôt?

M. Elkas: 57 000 000 \$, les derniers chiffres de Montréal.

Mme Pelchat: 60 000 000 \$. Donc, trois kilomètres, ça vient déjà de... Même si ce n'est pas six kilomètres...

M. Garon: Ce n'est pas ça, c'est que...

Mme Pelchat: Ça fait 180 000 000 \$ tout de suite en partant.

M. Garon: Les trois kilomètres remplacent 30 kilomètres d'automobile.

Mme Pelchat: Je comprends. Mais c'est parce que vous parlez au niveau des coûts, M. le député de Lévis.

M. Garon: Les gens qui ne prendront pas... Ils ne font pas direct. Ils sont obligés de faire 30 kilomètres.

Mme Pelchat: M. le député de Lévis. 180 000 000 \$. J' imagine que les autres solutions sont...

Une voix: Il n'est pas sous le fleuve.

M. Garon: De toute façon, à ce moment-là la solution est bien simple. C'est que les gens qui...

Mme Pelchat: Il n'est pas sous le fleuve encore.

M. Garon: Non, non. Je dis la solution. Point. Mais la solution, ça va être que les gens vont bâtir de plus en plus leurs équipements chez nous. Je m'en fous. Je ne suis pas si mort

de rire que ça. À Lévis, il y a 20 000 emplois et quelques. Regardez, actuellement, c'est l'endroit ou à peu près un des endroits où ça va construire le plus dans les prochaines années.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 3?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3, vérifié. Est-ce qu'on revient immédiatement à l'engagement 2?

M. Garon: Oui, je reviens à l'engagement 2. Subvention d'opération de 6 746 000 \$ pour la Société des traversiers de Québec, 1990-1991. Quel est le déficit? Là, vous dites subvention complémentaire. Quelle était la première subvention? Ça complète... La subvention est donc additionnelle.

M. Elkas: Ça se fait en deux tranches. La première tranche comprenait 75 % de l'estimé et celle-ci, 6 000 000 \$ vient combler le manque.

M. Garon: Alors, la première tranche était de combien?

M. Elkas: 25 718 499 \$.

M. Garon: 25 718 000 \$ plus 6 740 000 \$?

M. Elkas: Non, inclus.

M. Garon: Ah! Inclus, O. K. Et l'an prochain, en 1991-1992, la subvention nécessaire anticipée est de combien?

M. Elkas: On anticipe à peu près le même montant que cette année.

M. Garon: Le déficit est à peu près le même, parce qu'on a augmenté les tarifs?

M. Elkas: C'est reflété sur les prix du carburant, M. le député de Lévis. L'an passé, il y a eu une hausse; cette année, il y a une baisse du carburant.

M. Garon: Il doit y avoir une hausse des salaires, et tout ça, mais est-ce que les coûts d'opération ont diminué cette année par rapport à l'an dernier?

M. Méthot (Pierre): Ça va diminuer un peu, étant donné justement que le carburant va avoir baissé d'à peu près 600 000 \$ par rapport à l'année passée. Donc, la subvention totale va être à peu près la même.

M. Garon: Puis votre opération des petits bateaux là à laquelle vous pensez entre Québec

et Lévis? Les petits bateaux ou grosses chaloupes. Où c'est rendu?

M. Elkas: Des "seabus".

M. Garon: "Seabus", oui.

M. Elkas: Oui, "seabus".

M. Garon: Dans des ports de Vancouver. Je sais que ça existe, il n'y a pas de glace. Le fleuve, je ne sais pas si vous vous êtes... Assoyez-vous pour voir la glace descendre et monter l'hiver. Vous allez voir que ça brasse pas mat dans le fleuve. La glace baisse, mais quand la marée monte, je vous dis que la glace remonte. Souvent, ça fait même des bouchons en dessous du pont de Québec parce que la glace qui descend et la glace qui monte se rencontrent.

Vous savez que la glace, habituellement, ce que vous voyez au-dessus de l'eau, est une bien petite partie de ce qu'il y a en dessous de l'eau. Les "seabus", est-ce que ça va être des "seabus" qui voyageraient avec un coussin d'air au-dessus de la glace ou s'il faudrait qu'ils se fassent un trou dans la glace?

M. Méthot: Écoutez, il s'agirait d'un navire conventionnel. Mais, pour être sûrs de notre coup, on prévoit faire une étude à l'automne sur les caractéristiques de ces navires-là de façon à avoir des navires tout à fait appropriés. Alors, il y aura une étude de faite. Mais on est convaincu, selon les études préliminaires, qu'il n'y a aucune difficulté pour construire des bateaux de cette dimension-là qui fonctionnent dans la glace, parce qu'il en existe ailleurs.

M. Garon: Où?

M. Méthot: Au Japon.

M. Garon: Ah oui! Au Japon. Il n'y a pas autant de glace...

M. Méthot: Sur l'île d'Hokkaido au nord du Japon, il y a autant de glace qu'ici.

M. Garon: Je connais Hokkaido, mais vous avez vu qu'ils ont fait un tunnel à Hokkaido, hein? Je connais Hokkaido. Je suis allé à Hokkaido. C'est un territoire qui ressemble au Québec, Hokkaido, mais ils ont fait un tunnel pour pouvoir relier l'île centrale à Hokkaido.

M. Elkas: Ils ont 130 000 000 d'habitants. Il y a du monde.

M. Garon: Il y a du monde.

M. Elkas: Vous avez remarqué ça, oui?

M. Garon: Maintenant, vous avez fait

allusion à un symposium à l'automne. Il grouperait qui, le symposium? Qui l'organise?

M. Elkas: C'est notre ministère. Comme on l'a fait à Montréal. Il est en train de se préparer...

M. Garon: À Montréal, il a été boycotté. L'exemple n'est pas...

M. Elkas: Non, non. Boycotté par un M. Perreault. Mais ça a bien servi. Ceux qui l'ont manqué, malheureusement, ont manqué quelque chose de très important. Je crois que c'est un geste très irresponsable. Les élus avaient été avisés du fait que les élus, on voulait donner une chance aux techniciens de s'exprimer librement. Vous savez comme moi, vous en êtes un élu, on a une tendance à trop influencer les décisions des gens. Alors, le but, c'était d'avoir une discussion ouverte et franche. C'est malheureux que des fonctionnaires de certaines municipalités ou régions ne soient pas venus, mais la conclusion était très très bonne.

M. Garon: Et vous envisagez de faire un symposium sur la... Je vous avais d'ailleurs rencontré quand on avait parlé dans votre bureau. Je vous avais parlé de faire une rencontre comme vous avez faite à Montréal sur la question des relations interrives dans le transport en commun. Qui va être invité au symposium?

M. Elkas: On est en train de déterminer qui devrait être à la table.

M. Garon: Qui participe à la préparation avec les gens du ministère là-dessus?

M. Elkas: La personne du ministère qui parraine le dossier, c'est Yvan Demers. Il est revenu de vacances. On va le rencontrer bientôt pour voir où il est rendu dans ses démarches.

M. Garon: Qui travaille sur la préparation avec M. Demers, en dehors du ministère?

M. Elkas: Je ne peux pas vous répondre. Je pourrais vous appeler pour vous donner les informations.

M. Garon: J'aurais une question, vous la poser ici ou ailleurs... Comme je vols que M. Gagnon - est là, peut-être... Il y a différentes places pour la poser. J'aurais une question à poser concernant le sujet de préoccupation des gens du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord concernant la traverse des Trois-Pistoles-Escoumins. Depuis 1989 - je vous fais l'état de la situation telle que je l'ai - la traverse entre Trois-Pistoles et Les Escoumins n'opère plus. Le propriétaire a vendu son bateau parce que le

quai des Escoumins était en mauvais état. Il espérait ainsi forcer le gouvernement fédéral à réparer le quai. Ce service opérait depuis 1913 et a toujours été rentable; donc, 76 ans d'opération. Le gouvernement fédéral s'était engagé à réparer le quai des Escoumins, cependant il tarderait à le faire puisqu'il n'y a plus de permis pour exploiter une traverse à cet endroit. Donc, c'est le chien qui court après sa queue. Des résidents de l'endroit ont acheté un bateau en 1990 pour opérer la traverse. Cependant, la Commission des transports du Québec a refusé d'émettre le permis lors de la première demande en décembre 1990 et on nous dit que les raisons invoquées par la Commission sont le mauvais état du quai des Escoumins et le fait que les propriétaires du bateau sont de la rive sud. Pourtant, les propriétaires de la compagnie Clarke qui exploitent la traverse de Rivière-du-Loup-Saint-Siméon sont de Terre-Neuve et ceux de la traverse Matane-Godbout sont de île-du-Prince-Édouard. J'imagine que ça ne doit pas poser de problème que les propriétaires... Hein?

M. Elkas: C'est nous autres, Matane. C'est préparé par qui ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non, non, je vous fais l'état de la situation. Les propriétaires du bateau ont fait une autre demande de permis à la Commission des transports et n'ont pas encore reçu de réponse. Entre-temps, le bateau acheté par les résidents de l'endroit est au quai de Trois-Pistoles et est utilisé pour des excursions aux baleines. Il y a eu une rencontre en juin dernier entre vous-mêmes et les propriétaires du bateau. On m'a dit que vous vous seriez engagé à faire émettre le permis. Je ne sais pas si c'est exact là. Alors, je voudrais qu'on fasse le point sur ce qui en est, parce que c'est une traverse qui opérait depuis 1913, qui était rentable mais que la personne a arrêté d'opérer, parce que le quai était tellement en mauvais état, en disant: Bien, ça n'a pas de bon sens d'opérer avec un quai comme ça. Alors, qu'est-ce qui va arriver de la traverse Escoumins-Trois-Pistoles?

M. Elkas: Premièrement, je pense que ce n'est pas les faits. Je ne sais pas où vous avez été chercher vos informations, mais elles ne sont pas nécessairement correctes. On pourrait vous corriger...

M. Garon: Bien, volontairement... Je m'excuse, je vous les ai données volontairement justement...

M. Elkas: Oui, volontairement, mais...

M. Garon:... pour que s'il y a quelque chose à dire, vous puissiez le dire.

M. Elkas: Malheureusement, vos faits ne

sont pas exacts. C'est vrai que j'ai rencontré ces gens, mais vous savez comme moi qu'on ne peut pas, comme élus, s'ingérer dans les décisions qui sont prises par les commissaires. Ils sont venus à mon bureau. Dans le temps où on m'a rencontré, le bateau n'était pas livré encore, je ne pense pas. Ils l'avaient acheté, mais il n'était pas sur les lieux. Ils m'ont demandé mon opinion et ils ont le droit d'appel. C'est justement ce que j'ai recommandé, d'aller en appel, s'ils pensaient qu'ils avaient de bons arguments, ils avaient une chance de retourner. Ils sont retournés, et, malheureusement, la décision qui a été rendue, cet été, à la fin de juin, était non. Ça, c'est négatif et c'est une décision du commissaire, ce n'est pas une décision qui vient du ministère.

M. Garon: Mais pourquoi a-t-il refusé?

M. Elkas: Ce qu'on me dit, c'est qu'il y avait le problème de l'état des quais ainsi que la question de la rentabilité, alors ce que je peux avancer, qui était la décision du commissaire... (16 h 45)

M. Garon: La rentabilité... À moins qu'on ne veuille jouer à la mère, c'est le propriétaire de l'entreprise qui... Si je demande un permis, moi, c'est souhaitable ou ce n'est pas souhaitable. La rentabilité, c'est mon problème à moi. Évidemment, les citoyens de Trois-Pistoles, vous savez ce que ça veut dire, monter à Rivière-du-Loup, prendre le bateau à Saint-Siméon. Saint-Siméon, première traverse du fleuve Saint-Laurent, après ça une autre traverse Baie-Sainte-Catherine-Taoussac pour aller aux Escoumins. Ça fait un drôle de trafic pour... Alors que les rapports que j'ai me disent que la traverse de 1913 à 1989 a toujours été rentable.

M. Elkas: M. le député, comme j'ai mentionné, c'est une décision qui vient du commissaire de la Commission des transports. Si vous avez des questions à lui poser, poser-là. On m'avise que ces gens-là reviennent à la charge avec une autre...

M. Garon: On peut avoir une autre copie de la décision de la Commission?

M. Elkas: Oui, il n'y a pas de problème. J'aimerais vous aviser qu'au moment où je vous parle, ces gens-là retournent pour faire application pour l'année prochaine.

M. Garon: Est-ce que le ministre a vérifié si la traverse était rentable de 1913 à 1989? Moi, on me dit que ça a toujours été rentable.

M. Elkas: Je ne le sais pas. C'est une compagnie privée. On ne le sait pas, on n'a pas les chiffres.

M. Garon: Si on ne vous a rien demandé et

on a toujours opéré... C'était rentable la traversée.

M. Elkas: Vous le dites. Je ne sais pas.

M. Garon: Vous le savez, au fond. S'ils ont vécu par eux-mêmes et qu'ils arrêtent parce que le quai est en mauvais état, vous le savez, s'ils sont rentables ou non. Votre ministère le sait.

M. Elkas: M. le député de Lévis, vous avez dit que c'était un service qui était rentable, on m'avise du contraire, que l'opérateur, M. Rioux, qui opérait jusqu'à 1989, dans les dernières années, faisait des demandes de subventions au ministère.

M. Garon: Est-ce qu'il en avait?

M. Elkas: Non, il n'en avait pas. Ce n'était pas rentable.

M. Garon: S'il voyait que tout le monde en avait et lui n'en avait pas, peut-être qu'il y a pensé.

M. Elkas: Alors, ce n'est pas rentable.

M. Garon: Pas nécessairement. Un entrepreneur privé peut demander une subvention parce qu'il y en a d'autres qui opèrent avec subvention qui lui font concurrence. Un instant. Faisons attention. Est-ce que c'est le rôle de la Commission des transports de vérifier si les entreprises qui demandent des permis vont être rentables?

M. Elkas: Demandons la question au commissaire comme je vous l'ai mentionné. On va vous donner le résultat...

M. Garon: Non, non. Je demande: Est-ce que c'est dans le mandat de la Commission des transports. Parce que, moi, si je demande un permis pour faire quelque chose, quand je demande un permis pour construire une maison à une municipalité, est-ce qu'ils me demandent si je vais être capable de la payer? Quand je demande un permis pour ouvrir un bar, est-ce qu'ils me demandent si mon bar va être rentable? Depuis quand les commissions qui donnent des permis... Quand j'achète un permis de camionnage, par exemple, est-ce qu'on me dit: Est-ce que ton camion va être rentable? C'est quoi l'affaire? On donne des permis, ce n'est pas... Est-ce que la Commission doit s'assurer de la rentabilité des entreprises qui demandent des permis? Les fonctionnaires s'ils ne sont pas des chefs d'entreprise, c'est souvent parce qu'ils ont choisi de ne pas l'être. Alors, j'aime autant laisser l'entreprise pour décider si elle est rentable ou non. Quelqu'un n'est pas intéressé normalement à partir une entreprise dans un secteur où il ne pense pas être rentable. Souvent

l'entreprise est meilleur juge, surtout quand ils ne demandent pas d'argent, ils demandent un permis. Ils demandent d'avoir des quais corrects de chaque côté, ils ne demandent pas d'argent. **Il** me semble que la Commission des transports excède son mandat.

M. Elkas: Je ne veux pas faire de commentaires sur la décision du commissaire des transports. Pas question de m'ingérer.

M. Garon: Je vous le demande, est-ce que c'est le rôle de la Commission des transports de s'assurer, de vérifier, si les entreprises sont rentables ou non?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: **Oui**, pour répondre à votre question. C'est normal qu'on lui demande **s'il** est rentable ou non.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: C'est important de savoir si son affaire est solvable, oui ou non, et s'il peut rencontrer ses engagements auprès du service rendu à sa clientèle. **Il** me semble que c'est normal.

M. Garon: Non, non. Remplir ses engagements, service à sa clientèle, **oui**. À ce moment-là, vous allez enlever les permis de la Société des traversiers, elle n'est pas rentable. Écoutez, on n'est pas à la maternelle. Les gens qui opèrent une opération, veulent faire le transport... Moi, si je demande un permis de taxi, vous me donnez mon permis, là, je fais du **taxi**. Ça dépend de moi si je suis rentable ou non, ça ne dépend pas du gouvernement. **Si**, dans le domaine du transport, les gens veulent avoir leur permis et qu'ils ne demandent pas de subvention, où est le problème? Je ne comprends pas. **Il** y a des conditions à respecter, oui. **Il** y a le service. Est-ce qu'ils vont assurer le service pour le permis qu'on donne? Ça, c'est une autre affaire. Mais est-ce qu'ils sont rentables, c'est une autre affaire. Je suis étonné un peu de ça. C'est un dossier sur lequel on va revenir. Ce n'est pas l'objet de l'engagement financier, mais...

En vertu de quel article de la loi, la Commission des transports vérifie si l'entreprise est rentable ou non et émet un jugement d'opinion là-dessus?

M. Elkas: On prend avis de la question et on va vous la remettre.

M. Garon: Parce que, là, ce n'est pas un prêt qu'il demande à la Société de développement industriel, qui doit s'assurer d'un remboursement,

il demande un permis d'opération. S'ils ne sont pas rentables, la banque ne leur prêtera pas d'argent, à moins qu'ils n'aient de l'argent cash, et, à ce moment-là, ils n'ont pas besoin de la banque, ils doivent être rentables. Mais s'ils ont besoin d'un emprunt, la banque ne prêtera pas d'argent si elle ne pense pas que c'est rentable. C'est à la banque qui prête de l'argent de s'assurer de la rentabilité. Je ne comprends pas trop.

M. Elkas: Les avocats sont **blen** au courant des faits, de la décision qui a été faite, et c'est pour cette raison que ces gens-là vont en appel.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: On va attendre les résultats.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 2, vérifié. L'engagement 3 est fait. Engagement 4.

M. Garon: Subvention de fonctionnement permettant le règlement du contentieux avec **Intair**. Est-ce qu'**Intair** est rentable?

M. Elkas: C'est une compagnie privée. Ça doit.

M. Garon: Parce que j'imagine qu'à ce moment-là, la Commission des transports a dû se poser des questions elle aussi.

M. Elkas: Je pense que, M. le député de Lévis, ce n'est pas la même chose. **S'il** y a un contrat alloué avec Intair, c'est pour offrir un service et garantir un service à des **régions** éloignées où ils n'ont pas d'autre mode de transport.

M. Garon: Est-ce que ce montant-là a été payé à Intair?

M. Elkas: Par la SQT, oui.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Oui, par la SQT. J'ai, avec moi, Me Paquet qui est au courant des faits de l'item 4 concernant la subvention, sur des règlements du contentieux avec Intair Inc.

M. Garon: Me Paquet est avocat à quel endroit?

M. Paquet (Pierre): À Montréal.

M. Garon: Au ministère?

M. Paquet: Non, chez Poullot Mercure.

pratique privée.

M. Garon: C'est l'avocat de?

M. Paquet: De la SQT, Société québécoise des transports.

M. Garon: Alors, les 2 700 000 \$ ont été payés par le ministère ou non? Par la SQT?

M. Paquet: Par la SQT. Ils ont été payés par la SQT.

M. Garon: Pourquoi?

M. Paquet: Il y avait une quinzaine de dossiers qui représentaient un contentieux d'à peu près 15 000 000 \$, et en échange du paiement de 2 700 000 \$, il y a eu une quittance qui a été donnée par **Intair** dans le cadre du règlement complet et final de ces dossiers.

M. Garon: Dans l'intitulé de la subvention, c'est écrit ici: Subvention de fonctionnement permettant le règlement du contentieux avec **Intair inc.** Les mots voulant dire ce qu'ils veulent dire, pourquoi **parle-t-on** d'une subvention de fonctionnement pour permettre le règlement d'un contentieux?

M. Elkas: On peut apporter une correction. Si on peut apporter...

M. Garon: Parce qu'on ne parle pas d'une subvention pour régler des causes, on parle d'une subvention de fonctionnement...

M. Elkas: À la SQT.

M. Garon: ...permettant le règlement du contentieux.

M. Elkas: Si vous me permettez une correction: "à la SQT" devrait être ajouté après "fonctionnement".

M. Garon: Je n'ai pas compris.

M. Elkas: Qu'on ajoute "à la SQT" après "fonctionnement".

M. Garon: Ah! O.K.

M. Elkas: C'est un remboursement.

M. Garon: O.K. Est-ce que le fait qu'il y a un changement dans le statut d'**Intair**, c'est-à-dire avec l'achat d'**Intair**, ça changeait quelque chose au contentieux d'**Intair** avec les tiers et avec le ministère?

M. Paquet: Non, ça ne changeait rien parce que **Intair** demeure toujours une identité juridi-

que qui existe toujours aujourd'hui.

M. Garon: Est-ce qu'il est possible d'avoir une copie du protocole de règlement du contentieux avec **Intair**?

M. Paquet: M. le député, c'est parce que le règlement a plusieurs modalités. C'est un document qui est assez long et qui prévoit des obligations et des engagements de part et d'autre, à la fois d'**Intair** et du gouvernement. Et il y a des litiges qui sont encore devant les tribunaux. Il y en a un, en particulier, en Ontario. Et ce document-là prévoit les modalités de règlement de ce dossier-là. C'est une poursuite de 10 000 000 \$ et c'est quelque chose qu'il serait extrêmement délicat de dévoiler publiquement. Ce serait extrêmement délicat et même préjudiciable à la position à la fois d'**Intair** et du gouvernement devant les tribunaux ontariens.

M. Garon: Je comprends ça. Bon. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 4, vérifié. J'appelle l'engagement 6, l'engagement 5 ayant été vérifié.

M. Garon: Subvention pour offrir un service de croisière sur le lac **Témiscouata**, la Traverse du lac Témiscouata inc. Est-ce que la société a son permis?

M. Elkas: Si la société a son permis?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que le service est rentable sans la subvention?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Ah! Le service de croisière sur le lac Témiscouata, c'est des croisières touristiques?

M. Elkas: En partie, oui, mais c'est nécessaire pour se rendre...

M. Garon: Parce que c'est de croisière. Une croisière, normalement, c'est pour faire un tour.

M. Elkas: 41 000 \$ vient pour transformer le bateau en bateau de croisière, mais il sert aussi pour la traverse qui peut épargner environ 40 ou 45 minutes aux gens qui veulent traverser le lac.

M. Dufour: Avec l'automobile?

M. Elkas: En auto.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: En auto.

M. Garon: Avez-vous un protocole d'entente?

M. Elkas: C'est l'OPDQ qui a le protocole d'entente. On est simplement en transit, M. le député de Lévis. Le montant est transféré du ministère des Transports à la Traverse du lac Témiscouata inc.

M. Garon: Mais l'OPDQ, à ce moment-là, met un montant supplémentaire. Normalement, le ministère de tutelle, c'est vous autres, les Transports. Ce n'est pas l'OPDQ.

M. Elkas: Le montant est transféré chez nous. C'est un montant qui vient de l'OPDQ.

M. Garon: Qui vient de l'OPDQ?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ah! O.K. Oui, mais c'est vous qui l'administrez.

M. Elkas: C'est en transit. C'est un montant d'argent qui est donné de l'OPDQ aux Transports et à l'opérateur.

M. Garon: Oui, mais il est dans vos engagements financiers. À ce moment-là, c'est vous qui devez en répondre.

M. Elkas: On a le protocole d'entente.

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

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6, vérifié. J'appelle l'engagement 8, parce que l'engagement 7 a été vérifié.

M. Garon: Est-ce que l'évaluation a été réalisée?

M. Elkas: C'est lequel?

M. Garon: L'évaluation ergonomique et technique dans le cadre d'un projet de démonstration, de l'utilisation en service commercial de taxis adaptés au transport des personnes handicapées.

M. Elkas: C'est en cours avec quatre sociétés.

M. Garon: Elle n'est pas terminée?
(17 heures)

M. Elkas: Non. Elle n'est pas terminée. Ça va être terminé en Janvier 1992.

M. Garon: Est-ce que c'est possible d'avoir une copie quand ce sera terminé? Ça doit être intéressant de voir comment ça marche. Il est payé à quel pourcentage par le gouvernement?

M. Elkas: 50 %.

M. Garon: Ce serait possible d'avoir une copie?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Il y a quelqu'un qui va s'assurer de nous l'envoyer, parmi les fonctionnaires. Parce que votre attaché politique peut avoir bien d'autres préoccupations.

M. Elkas: Vous pensez?

M. Garon: Oh! je le sais.

M. Elkas: Par quoi?

M. Garon: Je sais que ça roule dans un cabinet. J'aimerais mieux que le fonctionnaire qui est responsable de recevoir l'étude sache qu'il doit nous en envoyer une copie.

M. Elkas: Le contrat, on vous le fera parvenir bientôt, dans les jours qui suivent. Et le résultat de l'étude en janvier lorsqu'on va la recevoir.

M. Garon: Merci. Contrat pour la réalisation d'une étude permettant d'évaluer les effets de la déréglementation économique du camionnage et le degré de satisfaction des usagers, aussi de mieux connaître les pratiques et besoins des usagers en matière de camionnage. l'Université du Québec à Trois-Rivières, 35 000 \$. Est-ce que l'étude est terminée?

M. Elkas: Fin de septembre 1991. C'est un dossier que je vais déposer à l'Assemblée nationale vers le mois de juin 1992.

M. Garon: Comment ça que vous dites ça?

M. Dufour: Il n'a pas été déposé.

M. Garon: Pourquoi vous allez le déposer en juin 1992? Vous allez avoir le rapport en septembre 1991. Je ne comprends pas trop. Vous voulez déposer en juin 1992 quelque chose que vous allez recevoir en septembre 1991. Je ne comprends pas trop.

M. Elkas: Non, non. Je m'excuse. Si vous me permettez, je dois faire rapport à l'Assemblée nationale pour l'ensemble de l'état. Cette étude

fait partie de l'ensemble de cet état, l'état de la situation.

M. Garon: Sur la déréglementation?

M. Elkas: Oui. L'article 126 de la Loi sur le camionnage qui l'oblige.

M. Garon: Oui, oui. Je sais.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9, vérifié. Engagement 10?

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat? Est-ce que c'est payé à 100 % par le gouvernement ou si...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O. K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10?

M. Garon: Le supplément de 75 000 \$ pour porter à 975 000 \$ le coût du contrat pour la réalisation dans les domaines du génie ferroviaire, du génie civil et de l'aménagement des stations, un avant-projet final de modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes: Canatrans-Canac, 75 000 \$.

M. Elkas: C'est à l'intérieur du 10 % de dépassement.

M. Garon: Mais à ce moment-là, si c'est à l'intérieur du 10 %, vous n'avez pas besoin d'autorisation additionnelle. Il n'y a pas de 10 %, je pense, dans les frais professionnels. C'est dans les contrats, ça. Pourquoi ça a coûté 75 000 \$ de plus?

M. Elkas: C'est la demande additionnelle qu'on a demandée à la compagnie Canatrans-Canac qui touchait d'ailleurs à multiplier le nombre d'esquisses et de changements constitutifs, avec les résultats que les budgets de l'avant-projet consacrés aux stations ont été sous-estimés pour 75 000 \$ qui étaient à l'intérieur du 10 %.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10 est vérifié. Engagement 11?

M. Garon: Contrat pour la réalisation d'une évaluation économique de taxis adaptés au transport des personnes handicapées dans le cadre d'un projet de démonstration. Est-ce que l'étude est faite?

M. Elkas: Elle n'est pas finie. Elle est en cours.

M. Garon: O. K. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 11 est vérifié. Engagement 12?

M. Garon: 12: Subvention accordée à l'Association canadienne de normalisation, ACNOR, pour l'élaboration de normes relatives aux équipements spécialisés destinés au transport des personnes handicapées (fauteuils roulants et systèmes d'attaches). C'est une étude de combien?

M. Elkas: Une étude de 158 000 \$. C'est une étude...

M. Garon: 158 000 \$, le reste est payé par qui?

M. Elkas: Le gouvernement fédéral et, aussi, les gouvernements du Québec, de l'Ontario, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique.

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

M. Elkas: En fin d'année.

M. Garon: Merci. Vérifié. 13: une subvention de 290 000 \$ pour défrayer certains coûts supplémentaires des services de transport en commun dans la région de Châteauguay suite à la fermeture du pont Mercier. Conseils intermunicipaux de transport du Sud-Ouest (CITSO), de Roussillon et du Haut-Saint-Laurent.

M. Elkas: Même principe que celui qu'on vient de couvrir, dans l'engagement antérieur. On a 26 000 000 \$ qui va à Haut-Laurent, il y a 10 000 000 \$ qui va à Roussillon, et le reste va à la STRSM.

M. Garon: Nous autres, dans la région de Québec, si nos affaires marchent moins, c'est parce que nos Indiens sont trop tranquilles. Il va falloir rappeler Max... Hein?

Mme Cardinal: Voulez-vous, on va les échanger, vos Indiens contre les miens?

M. Garon: Non.

M. Dufour:... un échange.

M. Garon: Vous savez que le lieu de

rassemblement des Indiens dans la région de Québec, avant l'arrivée des Blancs, c'étaient les chutes de la rivière Chaudière à **Chamy**, du côté de Saint-Nicolas. Mais là, comme ils sont moins nomades, ils ne viennent plus. Mais les Mohawks ne faisaient pas partie de ceux-là...

Mme Cardinal: Les Mohawks sont spéciaux.

M. Garon: Parce qu'ils viennent de l'État de New York ceux-là.

Mme Cardinal: Oui, Ontario et New York.

M. Garon: Je pense qu'ils faisaient partie de ceux qui étaient venus faire le massacre de Lachine.

Mme Cardinal: Oui, effectivement. C'est ça. Ils ont voulu éliminer les Hurons.

M. Garon: Votre contentieux avec les Mohawks...

Mme Cardinal: Ce sont les anciens **Iroquois**, ce sont les Iroquois.

M. Garon: C'était une tribu iroquoise.

Mme Cardinal: Oui, c'était une tribu iroquoise.

M. Garon: La confédération iroquoise comptait, je pense, six ou sept tribus...

Mme Cardinal: Oui.

M. Garon: ...dont les Mohawks. En français, je pense qu'on les appelait les Agniers.

Mme Cardinal: Les Agniers?

M. Dufour: ...Agniers.

M. Garon: Il y avait un groupe qu'on appelait les Agniers, il me semble que c'était en français, mais en anglais, c'était les Mohawks, je ne suis pas sûr. Il y avait six tribus. D'ailleurs, sur le plan politique, ils étaient beaucoup plus avancés que les Européens à ce moment-là.

Mme Cardinal: ils se sont concentrés à trois endroits: Saint-Régis...

M. Garon: Oui.

Mme Cardinal: ...chez monsieur et chez moi.

M. Garon: C'est un cadeau de Murray. Murray leur a donné des terres après la conquête anglaise parce qu'ils avaient été du bord des Anglais.

Mme Cardinal: Bien oui, ils nous ont vendus, ils ont vendus nos patriotes.

M. Garon: C'est pour ça qu'il y en a un groupe qui est monté de New York pour venir se localiser dans le bout de Montréal, pour vous avoir à l'oeil.

Mme Cardinal: D'ailleurs, ils étaient intolérants aux États-Unis.

M. Dufour: On a un cours d'histoire.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Le cours d'histoire étant terminé, nous continuons.

M. Garon: 14: Subvention pour une étude sur les besoins actuels et prévisibles de transport des marchandises lourdes dans la région **Abitibi-Témiscamingue**. Est-ce que l'étude est complétée?

M. Elkas: Non, elle vient d'être octroyée à...

M. Garon: Est-ce que vous la payez à 100 %?

M. Elkas: Non.

M. Garon: À quel pourcentage?

M. Elkas: On paie nous 40 000 \$, l'OPDQ paie 35 000 \$ et Transports Canada paie 75 000 \$, pour un total de 150 000 \$.

M. Garon: Le but, c'est... Quand on dit "les besoins actuels et prévisibles du transport des marchandises lourdes", est-ce que c'est parce que le gouvernement fédéral se débarrassant de plus en plus de ses lignes de chemin de fer, les gens se demandent, se posent des questions sur leur avenir...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...du transport des marchandises?

M. Elkas: En effet, c'est ça. La demande a été soulevée lors du sommet et on réagit à la demande qui a été faite. C'est juste, c'est dans le cadre de ce que vous venez de discuter.

M. Dufour: **Est-ce** que ça veut dire qu'ils vont être obligés de bâtir des meilleures routes?

M. Garon: **Bien**, j'Imagine que Québec est intéressé... Quand il envoie des vidanges en **Abitibi**, dans le bout de Senneterre, est-ce qu'il utilise les trains ou les camions?

M. Elkas: Je n'ai pas compris votre question.

M. Garon: C'est parce que, quand vous envoyez des vidanges à être traitées dans l'**Abitibi**, est-ce que vous utilisez des trains ou des camions?

M. Elkas: Je ne suis pas au courant des vidanges qui sont transportées dans le coin.

M. Garon: C'est une grosse question. Les vidanges sont transportées là pour être traitées en **Abitibi**.

M. Elkas: Vidanges de...

M. Garon: Les vidanges.

M. Elkas: Il y a bien des vidanges dans le monde.

M. Garon: Des vidanges spéciales.

M. Elkas: Domestiques?

M. Garon: Des vidanges dangereuses.

M. Elkas: Dangereuses.

M. Garon: Il y aurait eu des BPC, entre autres, si ma mémoire est bonne. D'ailleurs les gens d'**Abitibi** ne voulaient pas les avoir. Ils n'étaient pas intéressés à des déchets qui ne venaient pas de leur région. Ça a fait un gros débat.

M. Dufour: En supposant que l'étude, c'est concluant, ça fait quoi? Ça veut dire que vous allez construire des routes, c'est quoi? Le but de ça est quoi?

M. Elkas: Tout ce qui sort de l'**Abitibi**, ce n'est pas ce qui rentre en **Abitibi**, c'est le transport de pulpe, de bols, papier...

M. Dufour: En supposant que l'étude est concluante, qu'elle prouve qu'il y a des besoins extrêmes, ça veut dire quoi? C'est pour se baser sur cette étude pour augmenter la qualité des routes? C'est quoi?

M. Elkas: Définitivement, on va donner un coup de main sur le maintien ferroviaire. C'est une chose qu'on espère.

M. Dufour: C'est envers le ferroviaire que cette étude-là est dirigée. O.K.

M. Garon: Mais là, est-ce que le plan de base du ministère qu'il doit fournir, depuis je ne me rappelle plus combien d'années, au gouvernement fédéral qui l'avait demandé, le plan de base du réseau ferroviaire qui devait être fourni, qui avait été demandé par Benoît Bouchard au Transports au ministre, dans le temps, qui était

le député de Charlesbourg, et que vous deviez... Ça fait un grand bout de temps que vous dites que vous allez le fournir, est-ce qu'il a été fourni finalement? Est-ce qu'il...

M. Elkas: ...déposé au comité ministériel et il est là justement.

M. Garon: Quand?

M. Elkas: Il est justement là.

M. Garon: Depuis quand?

M. Elkas: La semaine dernière.

M. Dufour: Ça fait pas longtemps.

M. Elkas: Il y est déjà allé et il est revenu aussi, parce qu'il y a eu des changements politiques, alors on l'a repris.

M. Garon: Parce que comment peut-on faire des études sérieuses sur le transport des marchandises lourdes dans une région comme l'**Abitibi-Témiscamingue**, alors qu'on ne sait pas quelle est la position du gouvernement sur le réseau de base? Parce que tout ça va s'articuler en fonction d'un réseau de base. On ne peut pas avoir des petits bouts de chemin de fer ici et là.

M. Elkas: Vous allez être surpris que les études et les efforts qui ont été faits dans cette étude-ci vont grandement satisfaire vos préoccupations, et d'ailleurs ils satisfont les miennes. Je vais vous dire qu'on veut promouvoir le système ferroviaire au Québec, je crois que ce n'est pas concevable qu'on l'abolisse. Parce que dans l'année 2020 on va être pris à construire des routes en parallèle à ce qu'on a déjà en place. Vous savez le dommage que le trafic lourd a fait sur nos routes. On ne peut plus se permettre ça. Mais, par contre, vous allez comprendre aussi que les chemins de fer avaient 75 % du marché, là c'est réduit à 25 % du marché. On peut dire: Est-ce qu'ils ont fait quelque chose pour s'aider? Il est évident, la recherche qu'eux font, ont fait, au niveau de la manipulation des marchandises, parce que ça a tout un impact sur les coûts et la concurrence qu'ils ont avec l'industrie du camionnage, qu'il y aura toujours une place pour l'industrie du camionnage, mais il ne faut pas perdre de vue le réseau de chemin de fer qu'on a en place. Définitivement, il faut rationaliser. Avec CNCP, il y a peut-être des corridors qui pourraient être partagés. Mais tout ça pour vous dire qu'on doit le protéger, et c'est dans la direction où on s'en va.

M. Garon: Parce que ce qui m'inquiète, c'est que, pendant qu'on dit ça, le gouvernement fédéral permet d'arracher les lignes de chemin de

fer ici et là. Quand on perd même un bout... Quand il y aura le tronçon de la Gaspésie qui sera arraché...

M. Elkas: Ce n'est pas fait, ça encore.

M. Garon: Mais il y a un bout d'arraché dans le nord de Montréal. Il y a un autre bout d'arraché entre Charny et Richmond. On en arrache sans arrêt des bouts. Je vais vous dire une chose. J'ai rencontré au mois de mai la délégation américaine qui venait ici au mois de mai dans le cadre des relations avec le Council of State Governments, la Eastern Regional Conference, le nouveau président de cette année, M. Wertz de l'État de New York disait que l'une des grandes erreurs que les Américains ont fait dans l'est des États-Unis, c'est de laisser enlever des lignes de chemin de fer. Aujourd'hui, a-t-il dit, on en aurait bien besoin pour le transport lourd, on va être obligés de les rebâtir, ça va nous coûter une fortune, parce qu'on n'aurait pas dû laisser faire ça. Il nous disait: Ne faites pas la même erreur que nous de laisser faire ça.
(17 h 15)

M. Elkas: Le message a été donné il y a longtemps. C'est justement sur ça qu'on s'enlignne. On veut protéger notre réseau ferroviaire.

M. Garon: Si les routes étaient davantage pour un transport... D'abord, le transport dangereux et le transport lourd pourraient se faire bien plus facilement en chemin de fer, le très lourd, et ça ménagerait les routes sur un joli temps.

M. Elkas: C'est le meilleur moyen. Vous parlez à un converti.

M. Garon: Mais la foi sans les oeuvres, disait Notre-Seigneur...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein! La foi seulement... Il disait que la foi peut transporter des montagnes, mais il disait que la foi sans les oeuvres, ma confiance est limitée. Rappelez-vous de ça, hein!

M. Elkas: Ayez confiance.

M. Garon: Moi, je suis un peu comme saint Thomas.

M. Elkas: Allez donc!

M. Garon: J'aime mieux vérifier.

M. Elkas: Viens.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Viens.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié

La Présidente (Mme Bélanger): 14, vérifié...

M. Garon: Mais le plan de base, on va pouvoir en avoir une copie quand, votre plan de base, pour pouvoir travailler avec ça?

M. Elkas: Lorsqu'il sera approuvé par le Conseil des ministres.

M. Garon: Aussitôt qu'il sera approuvé, on va pouvoir en avoir une copie.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous attendez ça pour quand?

M. Elkas: On va vous faire une conférence de presse. On va vous le montrer et on va vous démontrer clairement ce qu'on a envie de faire pour protéger ce qu'on a en place. N'oublions pas une chose, on a fait des efforts énormes. On va sauver...

M. Garon: J'ai remarqué une chose qui m'a satisfait, je vais vous dire, au ministère des Transports, je suis critique, mais aussi je vais dire une chose. La publication de la carte ferroviaire récemment, on a eu une copie et on a trouvé que c'était une bonne carte. On a trouvé ça bien fait.

M. Elkas: Merci.

M. Garon: Je veux vous dire que je pense qu'il faut rendre à César ce qui appartient à César. Bien, on était très contents de voir. On a dit: Au moins, ça, c'est intéressant. C'est un Instrument de travail qui va être bon. Je ne sais pas qui l'a fait. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 14, vérifié. J'appelle l'engagement 15.

M. Garon: Engagement 15. Supplément de 265 000 \$ pour porter à 520 000 \$, par Somer Inc., le coût du contrat pour la réalisation d'une étude de répercussions environnementales du projet de modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, tronçon Bois-Franc à Roxboro, municipalités de Saint-Laurent, Pierrefonds et Roxboro, comtés de Robert-Baldwin et de Saint-Laurent. Pourquoi une augmentation de 265 000 \$ dans un contrat? C'est dire que le supplément fait plus que doubler le contrat initial?

M. Elkas: Si vous me permettez, ce n'est

pas un supplément comme tel. C'est une étude supplémentaire pour se conformer à des demandes du fédéral concernant l'environnement. Il y a certains endroits où on doit faire des études qui n'avaient pas été identifiées, qu'on ne trouvait pas nécessaires dans le temps, mais on doit se conformer, et ça touche des lignes entre Roxboro et le centre-ville et Roxboro-Deux-Montagnes et centre-ville-Bois-Franc.

M. Garon: Ça va. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 15, vérifié. J'appelle l'engagement 16.

M. Garon: Subvention sur le développement des transports, volet recherche et développement, pour réaliser une démonstration en service d'un nouveau type de système rail-route, à MOQ Rail inc, Saint-Jean-sur-Richelieu. C'est quoi, ça, MOQ Rail?

M. Elkas: Maritimes, Ontario, Québec Rail.

M. Garon: 228 000 \$. C'est une étude payée à quel pourcentage?

M. Elkas: C'est 50 %.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que l'étude est faite? Pas encore, je...

M. Elkas: Non, pas complétée. Il n'y a pas un sou de versé encore.

M. Garon: La compagnie est impliquée là-dedans, dans ce genre de transport, je pense?

M. Elkas: Elle veut.

M. Garon: Elle n'est pas là-dedans actuellement.

M. Lafontaine: Elle développe un concept pour permettre de le faire présentement.

M. Garon: Ah bon! Mais elle est dans quoi, MOQ Rail inc?

M. Lafontaine: C'est une compagnie de chemin de fer.

M. Garon: Elle opère un chemin de fer?

M. Hinse: Oui, un petit bout.

M. Lafontaine: Elle a une charte pour opérer, mais elle n'opère pas encore parce qu'elle

développe son concept au point de vue technique. Quand le concept va être techniquement prouvé, elle veut offrir ce genre de service. Elle devra passer devant l'office national des transports très bientôt, justement.

M. Garon: Parce qu'il y a beaucoup d'avenir là-dedans.

M. Elkas: Ah oui!

M. Garon: Le transport intermodal.

M. Elkas: C'est la réponse d'ailleurs lorsqu'on faisait allusion, M. le député de Lévis, à la manipulation de la marchandise, la seule façon dont on va pouvoir faire une bonne concurrence avec les autres modes de transport, et aider à sauver, parce qu'il va falloir aller chercher une partie du marché qu'ils ont perdu, sinon, on va tout perdre.

M. Garon: Est-ce qu'il va y avoir des garanties qu'ils vont pouvoir utiliser les voies du CN et du CP, ces compagnies-là?

M. Elkas: L'office va nous le dire.

M. Lafontaine: C'est ça qui est en litige présentement avec les compagnies de chemin de fer, CNCP.

M. Garon: Parce que les compagnies de chemin de fer ont eu des moyens cadeaux au XIXe siècle. Ils ont eu des milliers de milles carrés en cadeau. C'est l'État qui a enrichi ces gens-là. C'étaient les barons du XIXe siècle au Canada. Regardez les plus grosses maisons à Montréal, et les plus grosses maisons de Toronto, c'étaient des propriétaires de compagnies de chemin de fer.

Une voix: Largement subventionnées en plus pour l'opération.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 16.

M. Garon: On voit que les compagnies de chemin de fer, l'intermodalité, elles ne l'encouragent pas.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Les compagnies existantes CN et CP, on n'a pas le sentiment qu'elles essaient d'encourager l'intermodalité. Elles essaient de se garder et de faire une chasse gardée et établir un monopole.

M. Elkas: Non. Peut-être que c'est la perception qu'on avait de ces gens-là auparavant, mais, dernièrement, ça change pas mal. Ils voient

évidemment devant eux du potentiel et puis s'intéressent beaucoup.

M. Garon: Mais leur façon d'abandonner les lignes en les rendant non rentables, en faisant toutes sortes de fligne-flagne, je vais vous dire...

M. Elkas: Assoyez-vous avec eux, et on va vous conter une autre histoire.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 16?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 17?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 18?

M. Garon: Subvention accordée - c'est nouveau ça - à titre d'aide au transport du homard des îles vers les principaux marchés québécois, 140 000 \$. Est-ce que c'est la première subvention que vous versez?

M. Elkas: Cette demande visait à ramener les coûts de transport au même niveau que celui des producteurs des maritimes, soit environ 0,44 \$ le kilogramme. Là, on a un protocole d'entente avec le Comité de transport de l'endroit.

M. Garon: C'est qui le Comité de transport des îles?

M. Elkas: Le président c'est M. Léonard Gaudet. Maintenant, c'est un nommé Arseneau qui vient de le remplacer.

M. Garon: Son premier nom? Des Arseneau aux îles, il y en a beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Comme les Tremblay dans...

M. Elkas: Dans toutes les régions.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Dans toutes les régions il y en a. Gérard.

M. Garon: Gérard Arseneau.

M. Elkas: C'est le préfet.

M. Garon: Ah! c'est le préfet.

M. Elkas: Je pense que c'est un exercice...

M. Garon: Ce n'est pas Gérard le préfet, il me semble.

M. Elkas:... qui a permis la clientèle...

M. Garon: Ce n'est pas Benoit le préfet? Il est maire de quel endroit? Est-ce qu'il est maire de Havre-aux-Maisons?

M. Elkas: Le nom vient de changer encore. Je m'excuse.

M. Garon: Est-ce que c'est le maire de Havre-aux-Maisons qui est préfet actuellement?

M. Elkas: On ne prend pas de chance. On ne sait pas le nouveau. On ne sait pas qui est le nouveau.

M. Garon: Vous avez pris une chance, vous avez dit Gérard.

M. Elkas: Gérard Benoit, est-ce que ça se peut?

M. Garon: Bien non. Moi je sais que le maire de Havre-aux-Maisons, je ne savais pas qu'il était préfet. Il y a un maire qui s'appelle Benoit Arseneau, mais si ma mémoire est bonne c'est Benoit. Je ne me rappelais pas qu'il y avait d'autres Arseneau qui étaient maires. Mais les 140 000 \$, pour subventionner à raison de combien la livre?

M. Elkas: 0,44 \$ le kilogramme. 0,20 \$ la livre.

M. Garon: 0,20 \$ la livre.

M. Dufour: C'est exactement ça.

M. Garon: Et c'est pour combien de temps?

M. Elkas: C'est l'année passée.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une demande cette année?

M. Elkas: Il n'y a pas encore eu de demande cette année.

M. Garon: Le prix a été meilleur cette année. L'an dernier H n'était pas bon, mais cette année il est meilleur. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une étude au point de vue économique de cette subvention-là?

M. Elkas: Pas encore.

M. Garon: Bien, pas encore.

M. Elkas: Non.

M. Garon: L'étude préalable, je ne veux pas dire...

M. Elkas: Oui, mais le résultat a donné, M. le député de Lévis, que les gens de Montréal, les gens de Québec, qui n'ont peut-être jamais goûté aux produits du Québec...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je crains.

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je crains.

M. Elkas: Non, non, mais c'est important. C'était très important qu'on recherche, qu'on expose ce marché à des gens qui n'ont jamais goûté au homard. Aujourd'hui, c'est une chose bien différente. On a développé un marché...

M. Garon: Oh! Les festivals du homard à Québec, ça fait longtemps que ça existe.

M. Elkas: On a développé un marché qui n'existait pas. Et je pense que c'est très très bon.

M. Garon: Où ça?

M. Elkas: Dans la région de Montréal. Vous avez juste à vous informer. Déplacez-vous, informez-vous.

M. Garon: Le transport, c'est pour l'apporter où, le homard?

M. Elkas: Québec et Montréal. Le marché était complètement à terre. Vous le savez ça, hein?

M. Garon: Non, non. Bien, pour des raisons particulières là. Vous savez pourquoi. Savez-vous pourquoi?

M. Elkas: Kill two birds with one stone. Oui, avec ce qui s'est passé, les restrictions qu'ils ont eues aux US.

M. Garon: Aux États-Unis. C'est parce qu'on a eu un surplus de homards des Maritimes, du petit homard que les Américains interdisaient pour des fins d'environnement puis peut-être de normes, de barrières non tarifaires, alors qu'il n'y avait plus de marché aux États-Unis, ils sont arrivés sur le marché du Québec. C'est ça, la situation de l'an dernier au fond. Mais ce n'est pas la même situation cette année.

Alors, est-ce qu'on va avoir une copie du protocole d'entente?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et une étude économique justificatrice, s'il y en a une.

M. Elkas: Bien, on n'en a pas.

M. Garon: Vous avez donné la subvention sans vous assurer que c'était bon économiquement?

M. Elkas: Est-ce que vous auriez aimé avoir du homard qui aurait pourri sur le bout du quai ou au moins que les Québécois aient la chance d'en goûter?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 18, vérifié.

M. Garon: C'est-à-dire que le homard sur le bout du quai, il peut pourrir, mais, dans l'eau, il ne pourrit pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 18, vérifié. Janvier 1991, vérifié. J'appelle février 1991.

Février

M. Garon: Bon. Engagement 1, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Il était vérifié. Engagement 2.

M. Garon: Non, il ne l'était pas parce qu'on s'est aperçu après que ce n'était pas dans ce service-là. Engagement 2, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3.

M. Garon: Est-ce que le contrat pour la réalisation des plans et devis en vue de la construction d'une gare fluviale à Baie-Comeau a été réalisé, l'étude de 49 000 \$?

M. Elkas: C'est en voie d'être fait.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Les consultants sont choisis.

M. Garon: Oui. Elle est en voie d'être faite...

M. Elkas: C'est en voie d'élaboration.

M. Garon: Quand vous dites "gare fluviale", c'est une gare près du port? Parce qu'il y a les voies de chemin de fer actuellement près du port

à Baie-Comeau.

M. Elkas: Le député de Saguenay nous avait fait la demande, vous vous en souvenez, l'an passé, et on répond à cette demande de la clientèle du coin. Des salles d'attente, toilettes...

M. Garon: Puis c'est payé à quelle part? L'étude de 49 000 \$ est payée à quel pourcentage par le gouvernement du Québec?

M. Elkas: Total.

M. Garon: 100 %. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3, vérifié. Engagement 4.

M. Garon: C'est quoi, ça, l'achat à tempérament sur une période de 36 mois à partir de la date d'installation d'un lecteur enregistreur Bétacam SP, d'un câble adaptateur et d'un bloc d'alimentation à Telvbec Inc., de Sainte-Foy, 29 783, 94 \$. C'est la première fois que j'entends parler d'achat à tempérament par le gouvernement.

M. Dufour: Les temps sont durs.

M. Garon: Le gouvernement est-il cassé à ce point que maintenant il achète à tempérament? Est-ce que c'est la première fois? Pourquoi l'achat à tempérament?

M. Elkas: Un instant, on est en train de vérifier. On va prendre note de votre question, on n'a pas toutes les informations.

M. Garon: O. K. Il faudrait indiquer pourquoi l'achat à tempérament. Donc, est-ce que ça va être 29 700 \$ chaque année pendant trois ans ou si c'est 29 000 \$ sur trois ans?

M. Elkas: En tout cas, je vais vous envoyer l'information, je n'ai pas l'information avec moi.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je n'ai pas l'information, je vais vous l'envoyer.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4 est vérifié sous réserve. Engagement 5.

M. Elkas: Les 29 000 \$, c'est le coût total, mais je vais vous envoyer l'information...

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): 5.
(17 h 30)

M. Garon: Est-ce que l'étude est faite à 5, pour la réalisation de l'étude de l'impact de certains éléments de coûts du transport ferroviaire des marchandises et des mesures de soutien à la capacité concurrentielle des lignes de chemin de fer locales? 72 000 \$. Est-ce que l'étude...

M. Elkas: Oui, elle a été complétée en mai et va servir à supporter nos arguments sur le réseau de base.

M. Garon: À quel pourcentage est-elle payée?

M. Elkas: 100 % par nous.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 5, vérifié 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): 8. Les toilettes à Ghislain, ça?

M. Garon:... produire un plan intégré de...

M. Elkas: Mme la Présidente, est-ce qu'on peut prendre un "break" deux minutes, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 33)

(Reprise à 17 h 37)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission reprend ses travaux. L'engagement 7 était vérifié. J'appelle l'engagement 8.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait revenir à l'engagement 6, parce que le député de Jonquière aurait une question à poser sur 6?

La Présidente (Mme Bélanger): Il est à retardement, le député de Jonquière.

M. Dufour: Non, non.

M. Garon: Non, non.

M. Dufour: C'est parce qu'il a passé vite. Je voulais savoir si c'était dans le régulier pour les CL-215. "C'est-u" à la suite d'une modernisation de la flotte? C'est quoi? Pour le CL-215, là, vous

avez un montant de 771 030 \$ pour le servo de commande de la conduite avant. "C'est-u" de la modernisation? C'est quelque chose de spécial. C'est quoi? C'est du régulier, du standard.

M. Elkas: C'est des équipements qu'on change assez régulièrement, c'est des choses qui ont leur vie, et on doit les changer tous en même temps. D'ailleurs, la vie de chacun est d'à peu près la même chose, le nombre d'heures qu'ils doivent rouler.

M. Dufour: Vous changez complètement le système.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: O. K. C'est du standard.

M. Garon: Engagement 8. Subvention pour la réalisation d'une étude visant à produire un plan intégré de développement des réseaux routiers et de transport en commun sur le territoire de la CRO, 100 000 \$. Alors, c'est payé à quel pourcentage?

M. Elkas: Nous autres, on paie 40 %, la Société de transport de l'Outaouais paie 44 % et le restant est payé par la capitale nationale, 16 %, pour un montant de 250 000 \$.

M. Garon: Ça fait beaucoup d'études, là.

M. Elkas: Un, c'est tes données, comme vous pouvez comprendre. L'autre, c'est vraiment l'étude au complet, les marchandises, tout ce qui touche aux personnes, tout le "kit".

M. Garon: Pourquoi ça vient tout par morceaux comme ça? Est-ce qu'il y a un but à tout ça?

M. Elkas: Non, non. C'est parce qu'il y a une personne qui va faire des études, qui va aller chercher les données, et on les inclut dans l'étude.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8, vérifié.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9.

M. Garon: Contrat pour effectuer le service hivernal, février et mars 1991, de la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine, 750 000 \$. C'est nouveau?

M. Elkas: Vous êtes au courant que ça a

été une expérience de deux ans, et on vient de renouveler le contrat. On a déjà payé 833 000 \$ pour neuf voyages. On en a négocié un pour douze mois pour 862 000 \$

M. Garon: C'est pour faire la desserte maritime l'hiver entre quel endroit et quel endroit?

M. Elkas: Entre les îles et Matane.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Entre les Des et Matane.

M. Garon: Est-ce qu'ils vont ailleurs ou entre les Des et Matane seulement?

M. Elkas: Pendant l'hiver, ils vont à Matane, l'été, ils viennent chercher leurs marchandises à Montréal. L'été, Montréal, l'hiver, Matane.

M. Garon: Matane ou Rimouski? Ils n'arrêtent pas à Rimouski non plus.

M. Elkas: C'est parce qu'il y a un problème avec Rimouski au niveau de l'embarquement. Il n'y a pas de quai ni de rampe qui permet d'emmener des marchandises sur le bateau.

M. Garon: Pourquoi ils ne peuvent pas arrêter? Parce que ce n'est pas un contrat qui est fait avec une subvention où ils doivent arrêter à Rimouski.

M. Elkas: Où arrêter? Sinon c'est une manipulation. Il va falloir qu'on se serve des grues. Ce sont des vannes qui arrivent. C'est un roll on-roll off. C'est pas mal moins cher que si on le faisait autrement.

M. Garon: Une rampe comme ça coûterait combien à Rimouski?

M. Elkas: Il y a une demande qui a été faite par Rimouski au fédéral, et ce qu'on me dit, c'est de l'ordre de 45 000 000 \$.

M. Garon: Comment?

M. Elkas: 45 000 000 \$. Big box.

M. Garon: Il y en a une à Matane?

M. Elkas: Oui, à cause du traversier de Matane. On l'a vérifié la semaine passée.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du contrat?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O. K. Merci.

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

M. Garon: Engagement 10. Est-ce que c'est dans le cadre du programme, les autobus?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Payé à 60 %?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. Les engagements de février 1991 sont vérifiés.

Mars

J'appelle mars. Engagements 1 et 2, vérifiés. Engagement 3, vérifié. Engagement 4.

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

M. Elkas: Non, pas encore.

M. Garon: La réalisation de l'étude pour la planification du réseau de transport avant et en vue de l'entrée en service du métro ligne 2 est à Laval?

M. Elkas: C'est en cours.

M. Garon: Mais est-ce que la question du métro à Laval n'est pas mise sur la glace d'après une annonce récente?

M. Elkas: Pas du tout. Les études se poursuivent.

M. Garon: Oui, mais là, vous n'avez pas dit... Les études se poursuivent. Je sais que le ministère est plein de plans de travaux qui ne se font pas. Mais est-ce que vous avez l'intention de faire le métro à Laval, parce qu'il semble que vous n'avez pas l'intention de continuer avec le métro à Laval au cours des prochaines années?

M. Elkas: Vous savez notre position. Nous autres, tout est basé sur les coûts-bénéfices et si on peut trouver un autre moyen semblable à un métro, on va le faire. C'est pour ça qu'il y a des études en cours dans le moment.

M. Garon: Votre intention selon l'engagement électoral des élections de 1989 de faire un métro à Laval, c'est reporté à quand?

M. Elkas: C'est mes Intentions comme je l'ai mentionné de décider le tout lorsque les études seront complétées. Mais aussi d'offrir à la communauté de Laval un service de métro, soit de surface ou souterrain.

M. Garon: Mais quand?

M. Elkas: On verra les conclusions des études. Ça va me guider sur les dates ou sur le cheminement.

M. Garon: Parce que l'engagement du premier ministre avait été plus ferme que ça au moment des élections de 1989.

M. Elkas: Oui, mais Il y avait l'ajout aussi de la capacité de payer aussi. Et puis, comme vous le savez, le tout entre en jeu. Par contre, on devrait peut-être...

M. Garon: C'est après les élections la capacité de payer.

M. Elkas: On pourrait peut-être considérer... Non, non, c'était dans l'entente.

M. Garon: Oui. L'entente a été signée après les élections. Donc, on se questionne encore, on ne sait pas encore si ça devrait être un métro de surface ou un métro souterrain. On est encore dans l'étude des hypothèses.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ou un pont.

M. Elkas: Pardon? Ou un pont?

M. Garon: Eh bien, si c'est un métro de surface, ça prend un pont.

M. Elkas: Non, non, pas question de pont.

M. Garon: Un métro souterrain...

M. Elkas: Pas nécessairement.

M. Garon:... ça ne prend peut-être pas de pont.

M. Elkas: Pas nécessairement.

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Elkas: Non. Une minute. Il y a des ponts...

M. Garon: Peut-être un pont flottant.

M. Elkas: Il y a des ponts existants, comme vous le savez.

Une voix: Des ponts Bailey.

M. Garon: Ou des ponts flottants.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Il y a même eu des ponts de glace au Québec.

M. Elkas: Il y a des ponts de chemin de fer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 4?

M. Garon: Est-ce qu'on fait les mêmes questions par rapport au métro dans l'est de Montréal?

M. Elkas: Si on étudie les mêmes choses? Oui.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: En surface ou souterrain?

M. Elkas: Là, on regarde les coûts encore, tous les coûts bénéfiques de potentiel qu'on peut avoir dans ces régions-là.

M. Garon: Pour du souterrain ou du surface?

M. Elkas: Ce que les chiffres vont nous démontrer vont nous permettre de décider quel mode on devrait employer.

M. Garon: Les deux? Vous maintenez les deux hypothèses.

M. Elkas: On regarde les deux hypothèses. Il peut y en avoir une troisième.

M. Garon: Laquelle? Dites-moi pas qu'on va avoir un métro volant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Parce qu'à part le souterrain et la surface... Hein?

M. Elkas: Il y a des métros de surface qu'on a mentionnés, il y a le souterrain, il y a des voies réservées. Il y a bien des options qui sont mises devant nous.

La Présidente (Mme Bélanger): Comment appelait-on ça? Les "trails".

M. Garon: Ça pourrait être des voies réservées au lieu d'un métro dans l'est de

Montréal.

M. Elkas: Oui, mais dépendant des résultats de ce que les études vont nous démontrer. S'il y a du potentiel, on ira avec du métro souterrain, dépendant du potentiel.

M. Garon: Mais ça pourrait être aussi seulement une voie réservée au lieu d'un métro.

M. Elkas: Ça dépend de ce que vous parlez d'une voie réservée.

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça.

M. Elkas: L'estacade, c'est une voie réservée. C'est un mode de transport très efficace.

M. Garon: Mais c'est parce que, dans le plan Côté, c'est un métro souterrain. Là, vous venez de dire que ça peut être un métro de surface. Ça pourrait même être une voie réservée. Toutes les hypothèses sont ouvertes au fond. Est-ce que je suis correct quand je dis qu'à ce moment-ci, l'étude dans l'est de Montréal toutes les hypothèses sont ouvertes?

M. Elkas: Je vais vous le dire. Je vais vous le lire. L'autorisation de verser à la Société de transport de Laval une subvention pour la réalisation d'une étude pour la planification de son réseau de transport avant et en vue de l'entrée en service du métro ligne 2 est à Laval.

M. Garon: Non, je parlais de Montréal. On avait parlé de Laval.

M. Elkas: C'est le même principe pour Montréal-Nord. Même principe.

M. Garon: Donc, on étudie toutes les options possibles. O. K. Vous avez dit oui ou non?

M. Elkas: Je vous ai dit oui.

M. Garon: O. K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): 4, vérifié. 5.

M. Garon: Est-ce que c'est payé à 100 %?

Une voix: Oui.

M. Garon: C'est payé à 100 %?

M. Elkas: Payé à 100 %. C'est en cours.

M. Garon: Pourquoi c'est payé à 100 % dans ce cas-là? Au Centre de recherche et de contrôle appliqué à la construction (1986) inc., à Montréal, 55 810 \$, projet de recherche.

M. Elkas:... C'est pour répondre à des

questions très spécifiques qui nous regardent, pas d'autres personnes.

M. Garon: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

M. Elkas: Ça nous regarde directement. C'est pour ça qu'on n'a pas d'autre partenaire.

M. Garon: Des renseignements que vous avez besoin d'obtenir?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié. Contribution accordée pour le règlement du dossier des quotes-parts Impayées, 118 195 \$, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. De quoi s'agit-il? 118 195 \$. C'est quoi les quotes-parts impayées? Le règlement du dossier des quotes-parts impayées.

M. Elkas: M. Hinse.

M. Hinse: Si je me peux me permettre, M. le député, c'est en 1978, lorsqu'il y a eu le regroupement des différentes corporations qui opéraient du transport privé vers la STRSM et la STCUM, il a été convenu, de par les lois de la STRSM, que ces gens-là pouvaient charger des quotes-parts aux municipalités qui étaient desservies. À l'époque, il y avait eu un engagement par le ministre des Transports de subventionner la totalité de ces quotes-parts là, et c'est pourquoi les municipalités se sont toujours refusé à payer les quotes-parts. C'est un dossier qui a traîné, parce qu'il y avait eu un engagement formel du ministre de l'époque de payer la totalité. On en est arrivés avec le temps à négocier ce dossier-là puisqu'il y a beaucoup d'intérêt qui avait couru dans le dossier. Et le partage s'est fait de la façon suivante. Il y a eu 81 000 \$ payé par les municipalités hors territoire. Elles ont finalement convenu d'en payer une partie. La STRSM a absorbé 20 000 \$ et le ministère a payé 118 000 \$.

M. Elkas: C'est une entente qui avait été débütée par Michel Clair en juin 1982.

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

M. Hinse: Il n'y a pas de protocole, mais il y a une lettre du ministre ce qui confirme ça à STRSM, l'engagement de 118 000 \$.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de la lettre?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

M. Elkas: C'est une entente qui avait été proposée par Michel Clair dans le temps et ça s'adonne que le critique de l'Opposition, M. André Bourbeau, l'avait appuyée.

M. Garon: L'avait quoi?

M. Elkas: L'avait appuyée.

M. Dufour: Je comprends, c'était sa région.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6, vérifié.

M. Garon: On va avoir une copie de votre lettre, ça fait qu'on va pouvoir voir de quoi il s'agit au Juste.

Versement de deux tranches d'une subvention de 144 400 000 \$ à titre d'une contribution financière au Conseil métropolitain de transport en commun.

Une voix: 144 000 000 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est ça qui est marqué. 144 400 000 \$.

M. Elkas: CMTC, sur les cinq ans.

M. Garon: C'est la subvention annuelle...

M. Elkas: D'environ 26 000 000 \$.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: 26 000 000 \$.

M. Garon: Pour 1990-1991.

M. Elkas: Par année.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: 26 400 000 \$, la première année, 27 300 000 \$ pour la deuxième, ce qui fait 53 000 000 \$.

M. Garon: On a ici deux tranches d'une subvention...

M. Elkas: C'est la loi, ça. The law. Cinq ans.

M. Garon: C'est ça, oui. C'est deux tranches. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): 7, vérifié.

M. Garon: Est-ce que le Conseil métropolitain de transport en commun et l'ORT ça fonctionne un peu ou si...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Très bien. Les joueurs s'entendent et ça va assez bien.

M. Garon: Est-ce que Laval se sent toujours autant dans le Conseil?

M. Elkas: Oui. Ils participent activement.

M. Garon: La Rive-Sud aussi?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Tout le monde est heureux?

M. Elkas: Bien oui. Ils vont nous inviter au gros party.

M. Garon: Ça marche bien?

M. Elkas: Pas de confrontation.

M. Garon: Tout le monde est content et satisfait des politiques gouvernementales dans le transport en commun dans la région de Mont-réal?

M. Elkas: Des politiques ou de la politique qui a mis sur pied le CMTC?

M. Garon: Les deux.

M. Elkas: Je regarde les 144 000 000 \$, je pense que les gens seraient malheureux s'ils ne les recevraient pas.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Mars 1991, vérifié.

Avril

J'appelle avril 1991. Engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Garon: Engagement 2. Ici, on dit: Contrat pour l'étude de faisabilité technique et financière en vue de l'amélioration du service maritime entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, solutionner la problématique du manque de capacité du navire et de la saisonnalité du

service et analyser les besoins d'un second point de service sur la rive nord du Saint-Laurent. C'est quoi, cette affaire-là? Est-ce que c'est en vue de fermer définitivement Les Escoumins-Trois-Pistoles? C'est quoi l'amélioration du service? C'est quoi la question du second point de service sur la rive nord du Saint-Laurent?

M. Elkas: Premièrement, le contrat n'a pas été donné. La firme a été choisie, mais le contrat n'a pas été donné. Nous sommes en train de discuter le contenu du contrat. Le but, il est évident, est là pour améliorer le service. Comme vous le savez, il y a des problématiques du manque de capacité et il y a des files d'attente.

M. Garon: Bien oui, c'est parce que...

M. Elkas: On veut essayer de régler une fois pour toutes, à certains endroits. Oui?

M. Garon: il est évident que la traverse Les Escoumins-Trois-Pistoles étant fermée, ça...

M. Elkas: Je crois qu'il était important de faire une étude sur l'ensemble avant qu'on s'engage. Je pense que si le gouvernement s'était engagé sans faire d'étude, vous seriez les premiers à nous critiquer.

M. Garon: C'est quoi le deuxième point de service sur la rive nord du Saint-Laurent?

M. Elkas: L'autre point pourrait être Les Escoumins.

M. Garon: Oui. Alors, vous voudriez desservir Saint-Siméon-Les Escoumins à partir de Rivière-du-Loup et abandonner définitivement Trois-Pistoles.

M. Elkas: S'il y a un autre service qui s'installe, on va en tenir compte. C'est pour ça qu'on va en étude.

M. Garon: Mais si le quai est suffisant aux Escoumins...

M. Elkas: On verra.

M. Garon:... ça veut dire qu'à ce moment-là...

M. Elkas: On va voir. Parfait, si c'est là, c'est là, mais on verra.

M. Garon: Ce n'est pas ça. À ce moment-là, votre Commission des transports vient à votre rescousse parce qu'elle dit: Moi, je ne donnerai pas de permis aux Escoumins-Trois-Pistoles. Ça va tout desservir à partir de Rivière-du-Loup. Ça se tient.

M. Elkas: Ce n'est pas dans le but de doubler le service. S'il y a un deuxième transporteur qui arrive sur les lieux, il est évident que ce n'est pas notre but d'essayer de l'éliminer en en introduisant un autre. Les études qui datent de trois, quatre ans, qui démontrent... Vous savez, une étude de marché qui avait été faite dans le temps nous indiquait qu'on devait aller de l'avant pour étudier les fréquences parce qu'on pouvait supporter un autre transporteur. Mais d'où à où? Ça, reste à déterminer.

M. Garon: Est-ce qu'il sera possible d'avoir une copie du mandat?

M. Elkas: Le mandat n'a pas été... Lorsqu'il sera disponible, je vais vous le donner.

M. Garon: Aussitôt qu'il va être fait, le mandat, on va en avoir une copie.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Alors, aussitôt que le mandat va être connu, vous allez nous en envoyer une copie. Quel est l'échéancier que vous envisagez pour faire l'étude?

M. Elkas: Le printemps 1992.

M. Garon: Le printemps 1992. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 2, vérifié.

M. Dufour: Quand vous demandez une étude et que vous avez refusé un permis à quelqu'un, la meilleure étude, ç'aurait été de donner le permis. Il l'aurait fait son étude. Il aurait été sur les lieux pour...

M. Elkas: M. le député de Jonquière, ce n'est pas nous autres qui avons refusé. Tenez ça en compte.
(18 heures)

M. Dufour: Oui, mais la Commission des transports, elle dépend de qui?

M. Elkas: Ah! une minute là.

M. Dufour: C'est un organisme quasi judiciaire, mais elle reçoit ses ordres de quelque part.

M. Elkas: C'est une tribune quasi judiciaire, et vous le savez que ce serait imprudent de s'ingérer dans leurs décisions, et illégal.

M. Dufour: Oui, mais leurs nonnes, et tout ça, leurs balises, ils se basent sur quelque chose. Ils se basent sur une loi. Ils se basent sur des principes, ils viennent d'où ces principes-là?

M. Elkas: Basé sur une loi, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Mais la loi, qui la fait?

M. Elkas: La loi, c'est la loi. On changerait la loi...

M. Dufour: Mais qui la fait la loi?

M. Elkas: Le ministère des Transports.

M. Dufour: Bon, voilà. Une loi ça se change par une autre loi.

M. Elkas: Vous nous suggérez de changer la loi?

M. Dufour: M. le ministre, si vous trouvez que la loi ne donne pas les résultats escomptés...

M. Elkas: Envoyez-moi une proposition.

M. Dufour:... je pense que vous devez le faire. Je ne le sais pas moi.

M. Elkas: M. le député de Jonquière, envoyez-moi une proposition. Dites-moi pourquoi.

M. Dufour: Non, mais je ne connais pas le dossier parce que c'est vous qui l'avez. Vous avez le résultat. Je vous dis que quand vous pensez ou que vous avez l'assurance que la loi ne rend pas les services qu'elle doit rendre, vous la changez. On passe notre vie à faire ça ici. Ce n'est pas nouveau. Ça c'est la responsabilité du ministre. Ce n'est pas la responsabilité des députés de l'Opposition. Ça va.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 2, vérifié. 3.

M. Garon: 3 et 4 étaient vérifiés tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): 3 a été vérifié.

M. Garon: 4 aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): 4 a été vérifié.

M. Garon: 5.

La Présidente (Mme Bélanger): S.

M. Garon: C'est une étude financée à quel pourcentage? Deux études préliminaires sur le transport des marchandises et l'autre sur le transport des matières dangereuses.

M. Elkas: Deux tiers par le ministère, le MTQ, et l'autre par la Communauté urbaine de Montréal.

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

M. Elkas: Oui.

M. Garon: On peut avoir une copie?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): 5, vérifié sous réserve. 6.

M. Garon: De quel moteur s'agit-il ici? Réparations obligatoires de certains moteurs d'avion auprès desdits fabricants de ces moteurs?

M. Dufour: Rolls-Royce?

M. Garon: 1 400 000 \$.

M. Elkas: Je vais prendre avis de votre question, mon représentant n'est pas ici.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je vais prendre avis de votre question, le représentant n'est pas ici. Il s'est absenté.

M. Garon: Oui, mais c'est gros ça. Contrat pour des réparations obligatoires sur certains moteurs d'avions auprès desdits fabricants de ces moteurs.

M. Elkas: Un instant, s'il vous plaît.

M. Garon: Subvention à qui ça? C'est un contrat. C'est quoi?

M. Elkas: Ce n'est pas une subvention.

M. Garon: 1 400 000 \$ pour des réparations obligatoires sur certains moteurs d'avions auprès desdits fabricants de ces avions. C'est drôlement dit, d'abord. C'est difficile de comprendre ce que ça veut dire.

M. Dufour: Le français. C'est du français. Ça aurait pu être: contrat pour effectuer des réparations obligatoires...

M. Garon: Pour quel avion?

M. Dufour:... auprès des fabricants de ces moteurs.

M. Garon: Le Challenger, on vient de

l'acheter. Il doit être garanti.

M. Elkas: Il s'agit de faire effectuer la remise à neuf des moteurs du Dart 529-7E utilisés sur les avions les F-27 chez le fabricant de la compagnie Rolls-Royce, et puis l'autorisation d'effectuer la remise à neuf des chambres de combustion "hot section"...

M. Garon: Ce n'est pas les F-27 que vous venez...

M. Elkas:... des moteurs GE, CF-34, utilisés par l'avion d'ambulance Challenger 601. C'est GE Strother Field.

M. Garon: Est-ce que c'est le Challenger ou l'avion F-27?

M. Elkas: Les deux.

M. Garon: Le F-27, vous ne venez pas de le vendre?

M. Elkas: Non, non. C'est les autres.

M. Garon: F-27, vous ne l'avez pas vendu. Le Challenger, vous l'avez acheté quand?

M. Elkas: Environ trois ans.

M. Garon: La garantie est de combien...

M. Elkas: Il était rendu à sa capacité d'opérer; ils devaient le faire, le changement. Ça marche par le nombre d'heures. Vous savez qu'il est fortement utilisé.

M. Garon: On dit: Des réparations obligatoires, pas des changements. On ne dit pas de changer les moteurs là. Des réparations ou des changements de moteurs? Là, on dit: Des réparations obligatoires sur certains moteurs.

M. Elkas: C'est des changements du "hot section", des chambres de combustion.

M. Garon: C'est la réparation des moteurs, mais changement d'une partie du moteur? Ça doit être une grosse partie, 1 400 000 \$. Les garanties sur ces moteurs-là durent combien de temps?

M. Elkas: Il y a deux choses ici. La remise à neuf touche les F-27, et le changement de chambre de combustion, c'est pour le Challenger.

M. Garon: C'est combien dans chacun des cas? Pour le F-27, c'est combien? Et le Challenger, c'est combien?

M. Elkas: Les coûts approximatifs pour le F-27 sont de 300 000 \$ et pour l'autre, ils étaient de 400 000 \$.

M. Garon: Ça fait 700 000 \$. C'est parce qu'il y a... Est-ce qu'il y en a deux de chaque?

M. Elkas: Deux de chaque.

M. Garon: Il y a deux F-27 et deux Challenger.

M. Elkas: C'est ça, deux de chaque.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7.

M. Garon: Engagement 7, pour la subvention additionnelle à la desserte maritime de Chevery, Harrington Harbour, Aylmer Sound, c'est une subvention additionnelle de... Tantôt, on avait 81 000 \$. Vous disiez que la subvention et les frais... Non, c'était 91 000 \$. Vous avez dit que le budget d'opération, je pense, était de 111 000 \$, mais là, vous avez 30 000 \$ additionnels.

M. Elkas: C'est pour combler le manque à gagner dans les revenus, et il y a une augmentation des frais d'exploitation surtout dû à l'armement du nouveau navire.

M. Garon: Je n'ai pas compris. Pouvez-vous... C'est parce que ça parle trop autour de la table. Je n'entends pas toujours ce que vous dites.

M. Hinse: Excusez.

M. Elkas: Les 30 000 \$ sont là pour combler le manque à gagner dans les revenus et l'augmentation des frais d'exploitation.

M. Garon: Tantôt, quand on a posé la question sur Chevery, c'était la desserte maritime de Chevery, vous avez dit qu'il y avait une subvention de...

M. Hinse: 91 000 \$.

M. Garon: Oui, et vous avez dit que le budget était de 111 000 \$. Mais pourquoi ont-ils besoin de 30 000 \$ de plus? Ce n'est plus 91 000 \$, à ce moment-là, ça fait 121 000 \$. Ça dépasse le budget total.

M. Elkas: Vous avez raison. Vas-y.

M. Hinse: Vous avez raison. À l'époque, le budget qui avait été établi était de 111 000 \$. Maintenant, le 31 août 1990, la municipalité a révisé le budget parce que c'était une nouvelle barge, le Mécatina II, et ils ont dû mettre de l'équipement supplémentaire sur la barge, donc

des frais, plus des coûts d'opération supplémentaires au niveau d'un nouvel équipement, carburant, et tout, et un manque à gagner sur les revenus qui justifient les 30 000 \$ supplémentaires.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un protocole d'entente pour cette subvention additionnelle?

M. Hinse: Il y a eu un protocole d'entente avec la municipalité, qu'on peut déposer.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 7, vérifié.

M. Garon: Il va y avoir une copie du protocole d'entente.

La Présidente (Mme Bélanger): Sous réserve. Avril 1991, vérifié.

Mai

J'appelle mai 1991. Engagement 1.

M. Garon: Subvention additionnelle pour l'étude de faisabilité d'un Ken ferroviaire rapide pour passagers dans la région du centre du Canada, 100 000 \$. Quel était le montant de la première subvention, la subvention jusqu'à maintenant, le total des subventions pour cette étude-là?

M. Elkas: C'était 1 000 000 \$ chaque.

M. Garon: Combien? 1 000 000 \$ chaque?

M. Elkas: 1 000 000 \$ chaque.

M. Garon: Chaque? Qu'est-ce que vous voulez dire, 1 000 000 \$ chaque?

M. Elkas: Ontario-Québec.

M. Garon: Oui, 2 000 000 \$. 1 000 000 \$ venant du Québec. O. K. Et là, vous mettez...

M. Elkas: Et là, on met 100 000 \$.

M. Garon: Chacun?

M. Elkas: Chacun. Oui, le rapport est disponible et public. On va vous envoyer une copie.

M. Dufour: On l'a eu.

Une voix: On l'a eu.

M. Elkas: C'est correct. Au cas où il voulait nous le demander.

M. Garon: Est-ce que vous êtes d'accord avec M. Béland qui disait dans Le Soleil de ce matin que le train rapide était un équipement qui coûte trop cher pour les moyens du Québec?

M. Elkas: Je ne sais pas où il va chercher ses informations.

M. Garon: C'est marqué dans Le Soleil de ce matin.

M. Elkas: Il a droit à son opinion, mais fondée sur **quoi?**

M. Garon: La partie Québec-Montréal, il semble que, elle, elle est plus rentable, mais la partie Montréal-Toronto, ce n'est pas aussi certain. De l'avis général de tous ceux qui ont regardé ça, c'est la partie Québec-Montréal qui est la plus rentable. Moi, je me rappelle que des gens que j'avais rencontrés me l'avait dit dans le temps. J'ai remarqué que l'ancien maire Pelletier a dit la même chose, il était un des commissaires. Et dans le rapport, il apparaît évident aussi que c'est la partie Québec-Montréal qui est la plus rentable.

Alors, même si on essaie de le camoufler par tous les moyens en essayant de faire le plus possible des chiffres entre Québec-Toronto, alors que quand on voit que les chiffres de Québec-Montréal apparaissent seuls, en comparaison avec les autres, on voit que la partie la plus rentable c'est Québec-Montréal.

M. Elkas: **Mais** on a dit que toutes ces études sont très préliminaires comme vous le savez. On regarde les marchés, le potentiel qu'on peut avoir. M. Ouellet qui a parrainé le dossier pour le ministère pourrait peut-être vous donner des réponses additionnelles.

M. Garon: Comme ça, vous ne **partagez** pas l'opinion de M. Béland?

M. Elkas: Bien, c'est basé sur quoi, sur...

M. Garon: Je ne le sais pas. L'article ne le dit pas. L'article dit: C'est basé sur nos moyens, notre capacité de payer des affaires pas rentables.

M. Ouellet (André): Sur cette question-là, on peut **dire** que le plus grand nombre de déplacements se **fait** entre Québec et Montréal. **Mais** on ne peut pas déterminer, à ce moment-ci, **qui** prendrait le train rapide et qui ne le prendrait pas. C'est sûr qu'il faut que le train rapide, dans certaines **portions** du corridor, batte l'avion, dans d'autres cas soit concurrentiel à l'automobile, comme Québec-Montréal, mais avec la base de données qu'on a utilisées au groupe de travail sur cette **question-là**, on n'a pas pu déterminer qui prendrait, et on avait une base de données

qui était un peu faible. Et c'est une des recommandations du groupe de travail de construire une base de données à partir d'une enquête **origine-destination** sur toutes les saisons, pour être sûr qu'il pourrait y avoir un marché pour le train rapide.

M. Garon: Mais il y avait quelque chose de curieux dans le rapport, c'est la tarification proposée entre Québec et Montréal, étant donné le millage qu'il y avait, et la tarification entre Montréal et Toronto, étant donné le millage. À première vue, en tout cas, il y avait un tas de questions à poser et on se demandait à ce moment-là si les subventions ne concerneraient pas seulement la partie Montréal-Toronto, en regardant les tarifs qui étaient dans le document.

M. Ouellet: **Là-dessus**, sur la question des tarifs, je peux confesser que le groupe de travail n'était pas d'accord non plus, sur les études qui ont été faites par nos consultants sur cette question-là et a proposé que s'il y avait augmentation de 10 % ou de 20 %, d'une part, du marché potentiel, et d'autre part, des tarifs, on pourrait peut-être rentabiliser, aider à la rentabilisation de ce train rapide. Mais nos études nous déterminent simplement que le train rapide va répondre au déficit d'exploitation, mais ne pourra pas payer ses immobilisations, ou si peu. Une autre proposition, qui a été faite, une recommandation, c'est qu'il y ait une étude beaucoup plus poussée, d'abord sur le tracé comme tel, parce que je sais que certains prétendent que Québec-Montréal ne devrait pas se faire sur la rive nord, mais peut-être sur la rive sud, et le tracé optimal devrait être déterminé par une étude beaucoup plus poussée.

Et, en même temps, ajouter toute la question de origine-destination pour savoir s'il y a des gens qui y traverseraient et connaître, à ce moment-là, notre marché potentiel, et examiner aussi quels pourraient être les tarifs qui pourraient être exigés. Les tarifs qui sont dans le rapport actuellement, comme base de tarifs, c'est 50 % du coût de l'avion. Encore là, des gens disent que ça pourrait être 80 %, ça pourrait être... On sait qu'en France, ça va jusqu'à 110 % aux heures de pointe.

M. Garon: Les 100 000 \$ ou 200 000 \$ additionnels vont servir à établir la meilleure localisation optimale du train sur la rive nord ou sur la rive sud.

M. Ouellet: Non, là-dessus, le rapport est terminé, a été déposé le 5 juin et envoyé d'ailleurs à tous les députés.

M. Garon: Mais vous dites qu'il y en a certains qui souhaitaient qu'il y ait une étude plus poussée sur la localisation optimale.

M. Ouellet: Ce dont je vous parle, c'est des recommandations que fait le rapport, soit de dire: Il faut passer à *une* étape où des études vont être beaucoup plus poussées. Et quand on parle de 1 100 000 \$ payés par le Québec pour cette étude-là, avec sensiblement le même montant du côté de l'Ontario, la phase I est terminée. Là il faut penser à ce que le gouvernement du Québec avec le gouvernement de l'Ontario et, si approprié, le gouvernement fédéral, il y aura probablement une phase II et cette phase II sera la phase cruciale, à savoir si ça vaut le coût. Tout ce que le groupe de travail, à ce moment-ci, a donné, c'est une indication que ça pourrait être très intéressant de poursuivre l'étude et qu'un train rapide pourrait peut-être être une des solutions au problème du transport des voyageurs dans le corridor Québec-Windsor.
(18 h 15)

M. Garon: Est-ce qu'on a étudié si la localisation optimale ne se ferait pas de façon plus optimale s'il n'y avait pas de subvention sur la construction, mais plutôt utiliser la même méthode d'encourager le financement qu'a utilisé le Texas en finançant les investisseurs plutôt que les compagnies?

M. Ouellet: Là-dessus...

M. Garon: Alors que les compagnies seront forcées de prendre la meilleure utilisation parce qu'elles n'auront pas une cenne, mais ceux qui vont investir, eux, vont avoir des avantages fiscaux à investir dans le train rapide.

M. Ouellet: La méthode américaine, c'est de donner des terrains autour des gares et de dire aux promoteurs, vous allez exploiter. Vous allez exploiter en hôtels, en complexes immobiliers, des bureaux ou autre chose et c'est avec le fric que vous ferez au niveau de l'immobilier que vous pourrez rentabiliser votre ligne ferroviaire. Alors, il y a un exemple, c'est celui de la Floride où...

M. Garon: Non, je ne parle pas de ça. Je parle du Texas. Je ne parlais pas de la Floride. Il n'y a rien de décidé en Floride.

M. Ouellet: Le Texas a le même... Oui, la Floride avait décidé, et, en Floride, Bombardier s'est retirée parce que Bombardier a dit: Je ne suis pas un promoteur immobilier.

M. Garon: C'est ça.

M. Ouellet: ABB est restée et ABB disait: Ça ne coûtera pas un sou parce que je vais faire de l'immobilier. Mais aux dernières nouvelles, ils sont revenus en disant: Donnez-nous 52 % de subvention parce que de l'immobilier, on n'a plus l'intention d'en faire.

M. Garon: Mais au Texas...

M. Ouellet: Au Texas...

M. Garon:... ce n'est pas ça. Ils ne donnent pas une cenne pour le train aux compagnies, mais ils intéressent par des avantages fiscaux ceux qui vont investir dans les parts de la compagnie de chemin de fer du train rapide.

M. Ouellet: Oui. Le système de "bond" américain, ça, on ne l'a pas ici, au Canada. C'est que quelqu'un va investir et ne paiera pas d'impôt sur les intérêts ou les dividendes qu'il va retirer de ses placements.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que ça peut être une recommandation. Pour avoir la localisation optimale, ce n'est pas de financer les compagnies, mais d'avoir une mesure de cette nature pour encourager l'investissement. C'est parce qu'à ce moment-là, la compagnie, étant donné qu'elle n'aura pas plus d'argent, c'est l'investisseur qui va être intéressé à placer, elle, elle est obligée d'être intéressée à faire la meilleure localisation parce qu'il n'y a pas de distorsion créée par les subventions gouvernementales. O. K. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3.

M. Garon: Le voyage supplémentaire, c'est quoi ça? Contrat de services de la desserte hivernale des Îles-de-la-Madeleine. 50 000 \$ pour un voyage supplémentaire.

M. Hinse: Le projet expérimental sur le service d'hiver avait toujours été établi à neuf rotations. De bonne foi, quand on avait négocié le contrat, on l'avait fait à huit rotations, pensant pouvoir devancer le service d'été. Il a été impossible de devancer le service d'été. On a donc dû ajouter une rotation supplémentaire à partir de Matane pour 50 000 \$.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3, vérifié. J'appelle l'engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: 44 000 \$ de supplément pour porter à 256 000 \$ le coût du contrat pour

effectuer la préparation des plans et devis et la surveillance en chantier durant la construction d'un chaland de débarquement de 19 mètres pour les localités de Chevery, **Harrington** et **Aylmer Sound**. Quelle est la raison du supplément?

M. Elkas: M. Therrien, qui a travaillé sur ce projet.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Therrien.

M. Therrien (Jacques): Les raisons des 44 000 \$. Il y a quatre raisons de base. D'abord, la durée de construction du bac Mécatina II a été beaucoup plus longue que prévue. Après ça, les exigences de la Garde côtière en cours de construction, la réglementation, les lois ont évolué. Alors, ça demandé de la part de ceux qui faisaient la surveillance beaucoup plus d'heures que prévues. Après ça, on a eu une étude pour...

M. Garon: Le chaland est fait où?

M. Therrien: Le bac a été construit à Québec.

M. Garon: Où?

M. Therrien: Par Talbot **Hunter**, dans le port de Québec, en bas de la côte **Gilmour**.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5, vérifié. Engagement 6.

M. Garon: Est-ce que l'évaluation des coûts ferroviaires pour le projet de modernisation de la ligne de train de Montréal-Deux-Montagnes est faite, l'étude de 50 000 \$?

M. Elkas: Elle n'est pas tout à fait complétée.

M. Garon: C'est l'évaluation de quoi, des coûts ferroviaires de quoi?

M. Elkas: Ça va nous servir pour établir les justes coûts...

M. Garon: Pour la tarification?

M. Elkas: ...de la fabrication des wagons.

M. Garon: O.K. Vérifié. Contribution financière en vue de...

La Présidente (Mme Bélanger): 7.

M. Garon: ...développer et mettre en place un système intégré d'échange électronique de données Informatiques au port de Montréal. C'est

contribution à quel pourcentage? Comment ça se fait que le Québec paie pour ça? Le port de Montréal. C'est payé à quel pourcentage et comment ça se fait? Il me semble que c'est le gouvernement du Québec qui paie à 100 % là-dedans. C'est un projet total, on dit ici, de 730 325 \$. Les ports, c'est au fédéral. Je ne comprends pas trop la contribution en vue de développer et mettre en place un système intégré d'échange électronique de données informatisées au port de Montréal. C'est payé par le gouvernement du Québec. L'OPDQ, le ministère des Communications et le ministère des Transports payaient ensemble 730 325 \$. Le coût de l'affaire est de combien?

M. Elkas: Il y a 50 % qui vient du privé. Il y a 25 % qui vient du fédéral, et 25 % qui vient de la province, partage entre MTQ, Communications et OPDQ.

M. Garon: Mais pourquoi payez-vous, alors que c'est une question de juridiction fédérale? Normalement, le port, c'est le fédéral. Pourquoi payez-vous actuellement?

M. Boulet (Jean): Jean Boulet, de la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire. En fait, le projet EDICOM comme tel c'est un projet qui permet d'effectuer des liens électroniques entre les divers modes de transport. C'est un projet qui favorise l'**intermodalité**. Actuellement, le projet est plus associé au secteur maritime parce que le secteur maritime est généralement associé à l'intermodalité. Mais, de façon générale, un des obstacles à l'intermodalité, c'est la difficulté d'avoir un flux continu des marchandises. C'est les interfaces qui sont importantes, et une interface qui est très importante, c'est justement toute la question de l'électronique, la transmission des données. Que ce soit les facturations, que ce soit le dédouanement, que ce soit toutes les fonctions qui ne soient pas directement associées à un mode de transport.

Et l'électronique peut être un très bon moyen de pouvoir justement faciliter le transfert de ces données d'un mode à l'autre.

M. Garon: Est-ce que vous allez faire la même chose pour le port de Québec?

M. Boulet: C'est-à-dire qu'actuellement, l'expérience se fait autour du port de Montréal, parce que c'est justement au port de Montréal qu'est la plus grande expérience d'intermodalité dans le **maritime**, et qu'il y a un contact avec le ferroviaire, un contact avec le routier. Mais rien n'empêche... Ce n'est pas une infrastructure comme telle. C'est un moyen. C'est une définition de normes et de standards pour pouvoir permettre l'interaction, l'échange des données entre les modes. Et une fois que ce projet-là est déter-

miné, à ce moment-là, il est applicable partout.

Il y a des exemples qui sont actuellement en cours, que ce soit à Halifax, que ce soit dans les ports américains aussi. Ça part, naturellement, des ports. Comme je vous l'indiquais, c'est de là que la notion intermodalité fut développée. Mais ça va faciliter aussi le passage des marchandises d'un mode à l'autre, du port au transporteur, au camionnage, notamment. La difficulté, à l'heure actuelle, dans l'intermodalité, c'est tous ces blocages qui existent entre les modes de passer la marchandise, à la faire transiter. Alors, c'est les interfaces. Une interface, ça peut être un port, une gare, ça peut être aussi le facteur humain qui est en ligne de compte comme les intermédiaires, les gens qui vont assurer l'utilisation du meilleur mode.

Ça peut être aussi des liens électroniques, la communication, les transmissions.

M. Garon: Je comprends ça, mais la question là, c'est: Est-ce qu'on réserve ça au port de Montréal ou si les autres ports du Québec vont bénéficier de ce service-là?

M. Boulet: Les autres ports vont en bénéficier éventuellement, dans un premier temps.

M. Garon: Quand?

M. Boulet: Le projet est sur trois ans. D'abord, il y a des études. Il y a un groupe où les principales personnes intéressées sont regroupées. Il y a un essai-pilote, un projet, et ensuite, il y aura l'adaptation de ça. C'est sûr que tout...

M. Garon: Ils font ça ailleurs aussi.

M. Boulet: C'est-à-dire qu'il y a des projets. Aux États-Unis, les ports sont branchés sur l'électronique. C'est reconnu que toute l'informatique, c'est un petit peu plus avancé là-bas qu'ici.

M. Garon: Oui, parce que l'intermodalité, on n'a pas découvert la roue, ça existe. On est en retard et on part en projet-pilote. Alors, on va équiper un port et les autres ne seront pas équipés. Qu'est-ce que vous pensez qu'il va arriver?

M. Boulet: C'est-à-dire que...

M. Garon: Ça veut dire qu'on va organiser l'intermodalité en fonction d'un port, et les autres vont en souffrir. Alors, pourquoi on n'organise pas en fonction du port de Québec et aussi des ports des autres endroits, Rimouski, Matane, pour que les ports du Québec soient équipés?

M. Boulet: L'intermodalité, si on regarde le

volume en ce qui concerne le transport des marchandises, c'est d'abord Montréal à partir du port, et comme je vous l'indiquais, on met peut-être l'énergie à l'endroit où c'est le plus important, où ça va être le plus rentable dans un premier temps, et une fois que le projet va être rodé...

M. Garon: Faisons attention. L'intermodalité s'en va actuellement sur les bateaux de 150 000 tonnes et les bateaux de 150 000 tonnes, actuellement, ne peuvent pas aller plus loin que Québec. Faisons attention quand on parle de ça, quand on parle de transport de conteneurs actuellement, et il y a beaucoup de changements qui se font en transport maritime actuellement en fonction du tonnage des bateaux. C'est drôle, moi, je ne partage pas complètement votre avis, parce qu'il y a beaucoup de transport actuellement où on parle de 150 000 tonnes et, quand les bateaux partiront du Québec, ils s'en iront sur la côte de l'Atlantique si on a pas vu au port de Québec en temps. Faisons attention.

M. Boulet: Un point que je voudrais ajouter, M. le député de Lévis, c'est que, lorsqu'on parle d'intermodalité aussi, l'intermodalité au niveau continental, ça s'effectue énormément aussi entre le rail et la route...

M. Garon: Je le sais.

M. Boulet:... et lorsque je vous mentionnais qu'un volume important de marchandises passant d'un mode à l'autre était à Montréal, ce n'était pas uniquement dans une perspective du port de Montréal, mais c'était aussi lorsqu'on regarde l'approche globale, il y a beaucoup de marchandises qui pourraient transiter du rail à la route. Il y a beaucoup de marchandises naturellement qui transitent du maritime au ferroviaire ou au routier, mais l'apport rail-route pourrait être plus important et c'est un déblocage.

M. Garon: Oui, mais le ministre le disait tantôt avec raison, je pense que c'est lui, que la porte d'entrée de l'intermodal, c'est le maritime. Ce n'est pas pour rien qu'on parle du port de Montréal. Je pense ça aussi. C'est le maritime qui est la porte d'entrée de l'intermodal.

M. Boulet: Sur le plan Intercontinental, vous avez tout à fait raison.

M. Garon: C'est de ça que je parle, sur un plan continental. C'est pour ça que je dis, qu'il y a des compagnies actuellement qui se posent des questions sur leur localisation. Quand il est question, par exemple, des containers, de rester à Montréal, de venir à Québec ou d'aller sur un port de l'Atlantique... Cast, entre autres, pour ne pas le nommer, les raisons, actuellement temporaires, qui font qu'il dit: Je maintiens ma

situation actuelle, mais on sait qu'on s'oriente de plus en plus dans le transport sur des 150 000 tonnes et que les 150 000 tonnes ne peuvent pas dépasser le port de Québec. Le port de Québec est sous-équipé parce que le port de Québec n'est pas très revendicateur, étant trop proche du gouvernement conservateur. Mais là, c'est une autre affaire, ça. C'est toute la région de Québec qui va être pénalisée si on retarde sur le genre d'équipement en termes d'intermodalité. C'est ça que je veux dire au ministre. Et en termes d'orientation, moi, ça m'apparaît important que l'intermodalité dans les ports du Québec, pas seulement un port, mais tous les ports, ce soit accessible et rapidement. Pour faire de la gestion intermodale, ça prend des équipements, parce que, après ça, il faut diviser des charges, et là, ça ne se fait pas au crayon si on veut vraiment faire ça d'une façon concurrente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'engagement 7 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 30)