



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME 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: Mai à novembre 1991

Le mercredi 19 août 1992 — No 30

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Réponses déposées	CAE-1535
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-1535
M. Jean Garon	CAE-1537
M. Sam L. Elkas	CAE-1539
Engagements financiers	
Mai	CAE-1540
Juin	CAE-1550
Août	CAE-1558
Septembre	CAE-1567
Octobre	CAE-1572
Novembre	CAE-1573

Autres intervenants

M. Réal Gauvin, président

M. Michel Tremblay

M. Francis Dufour

- * M. Maurice **Ferland**, Commission des transports du Québec
- * M. Yves-Marie Picard, idem
- * M. Denis-E. Côté, ministère des Transports
- * M. Yvan **Demers**, idem
- * M. Jean Boulet, idem
- * Mme Denise Gosselin, idem
- * M. Georges Lalande, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00\$ - Index: 10\$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
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 mercredi 19 août 1992

Vérification des engagements financiers

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Gauvin): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte, après avoir constaté qu'il y a quorum. J'aimerais vous rappeler le mandat de la commission. Le mandat est de procéder à la vérification des engagements financiers relevant du ministre des Transports, et ce, à compter de l'engagement financier 9 du mois de mai 1991. M. le secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Bélanger (Mégantic-Compton) est remplacée par Mme Loiselle (Saint-Henri).

Réponses déposées

Le Président (M. Gauvin): Merci. Maintenant, je dépose la liste des réponses obtenues aux questions laissées en suspens lors de la séance du 15 août 1991. Ces réponses vous ont été transmises le 16 janvier 1992. M. le secrétaire, les réponses sont déposées.

Maintenant, est-ce que nous sommes prêts à débattre de l'engagement 9 ou, M. le ministre, avant d'aborder l'engagement 9, avez-vous des commentaires, des remarques préliminaires?

M. Elkas: Normalement pas, M. le Président, mais, après la déclaration du député de Lévis, il me semble qu'il est important que je fasse une remarque, d'ailleurs, préliminaire, concernant cette affaire.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: M. le Président, nous sommes ici aujourd'hui pour étudier les engagements financiers de la dernière année, et je suis certain que je parle au nom de mes collègues lorsque je demande au député de Lévis de s'en tenir, justement, à ces engagements. Cependant, je ne peux passer sous silence les énormités que le député de Lévis se permet de faire publiquement, et ce, de façon totalement irresponsable.

Le député de Lévis, maître dans l'art du réchauffé, fait des accusations grotesques envers mon ministère, sans aucun fondement, sur des engagements qui ont déjà fait l'objet d'une étude par cette commission. Le député crie au scandale devant les suppléments de contrats accordés en 1990 pour les travaux routiers. Ce qu'il néglige

de dire est que ces suppléments étaient limités aux travaux de la Métropolitaine. Ça, la Métropolitaine, pour bien situer le député de Lévis, c'est à Montréal. Oui, les travaux sur le lien routier vital à Montréal ont coûté plus cher que prévu. On a découvert, au cours des travaux, que la structure de l'autoroute était en pire état qu'on pensait. C'est le résultat, M. le Président, de neuf ans de négligence du gouvernement péquiste qui refusait d'investir dans l'entretien du réseau routier. M. le Président, ça, c'est le scandale.

Je suis convaincu que les usagers de la Métropolitaine apprécient l'investissement - et je parle d'un investissement - que nous avons fait sur cette autoroute. Nous avons, d'ailleurs, tous les témoignages, puis on en a beaucoup. Le député, bien sûr, n'a pas relaté le fait qu'ailleurs en province les suppléments représentaient à peine 2 %.

Il s'époumone à demander au Vérificateur général de mener une enquête spéciale sur la gestion des fonds publics au ministère. Le député n'hésite pas à salir la réputation des fonctionnaires du ministère sans toutefois avancer la moindre preuve. Heureusement, le Vérificateur n'a pas de conseil à prendre du député de Lévis, puisqu'il a annoncé qu'il ne donnera pas suite à sa demande. Heureusement que la population ne prend pas plus au sérieux depuis fort longtemps les bouffonneries du député de Lévis. Le Vérificateur général, comme il se doit, étudie à chaque année la gestion des fonds publics du ministère. Dans son dernier rapport, 1989-1990, il n'avait aucun reproche à faire au ministère des Transports.

J'accepterais volontiers une décision du Vérificateur général d'enquêter sur la gestion du ministère. Ce serait inutile cependant, parce que le député de Lévis mettrait en doute l'honnêteté même du Vérificateur général lorsqu'il lirait le rapport qui ferait état de la bonne gestion du ministère. J'accepterais volontiers que le Vérificateur étudie les allégations irresponsables du député, parce que, devant les faits, le député de Lévis serait obligé de s'excuser devant les fonctionnaires du ministère et devant moi-même.

M. le Président, le député crie publiquement qu'on n'a rien fait au ministère depuis mon arrivée. Ça prouve à quel point il est mal informé. On peut parler du plan quinquennal, du contrôle routier, de la mise en place du CMTC, de mesures de mitigation, de l'autoroute 30, de compléter le programme d'aéroports nordiques, du programme de modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, du programme de corrections des points noirs, du bilan de réseau routier, du programme de port de la ceinture, du

rapprochement avec l'industrie du camionnage - une chose qu'ils n'ont jamais pu faire - des projets de loi, cet automne, sur les véhicules hors route et sur l'industrie du taxi-limousine et du programme d'immobilisation pour le transport en commun.

M. le Président, en terminant, devant cette attitude bornée et irresponsable du député de Lévis, dont le comportement n'est pas digne de ses commettants qu'il représente à l'Assemblée nationale, je demande au chef de l'Opposition de changer de critique en matière de transport, de désigner parmi sa députation un député responsable qui pourra contribuer au bien-être des citoyens plutôt qu'en attaquant de façon scandaleuse tous les faits et gestes du ministère des Transports et de son ministre.

Vous savez, M. le Président, je suis une personne qui a toujours été ouverte à la critique, critique constructive. Mais, quand je vois des déclarations, comme il en a été fait dernièrement, je ne peux pas me retenir. Il faut absolument que je pose ce geste ce matin. Je trouve irresponsable de la part d'un député de faire des choses semblables.

M. le Président, je regrette qu'on doive ouvrir de cette façon, mais il me semble qu'à chaque fois qu'on a les engagements, ce bouffon de Lévis doit se lever et faire des remarques semblables, une chose que je ne peux pas accepter. Merci, M. le Président.

M. Garon: M. le Président, je vous demanderais d'appliquer le règlement...

M. Elkas: Je regrette, comme je l'ai mentionné, qu'on ait une ouverture semblable, mais...

M. Garon: ...d'appliquer le règlement immédiatement...

M. Elkas: ...j'ai dit ce que j'avais à dire.

Une voix: Question de privilège.

Le Président (M. Gauvin): Question de règlement, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, demandez donc au député de retirer ses propos antiparlementaires.

Le Président (M. Gauvin): Évidemment, M. le ministre...

Une voix: Quels propos?

Le Président (M. Gauvin): ...je pense qu'on devrait commencer nos travaux sur une note qu'on devrait considérer plus conciliante. Les propos que vous avez avancés nous laissent croire que le débat va se faire avec des expressions qui ne sont pas nécessairement très, très coutumières en commission. Donc, j'invite...

M. Elkas: Excusez-moi. Je m'excuse, M. le Président. Peut-être que... Ce n'est pas ma langue, mais vous allez comprendre que ça fait trois ans que je fais face au député...

M. Garon: M. le Président, je vous demande d'appliquer le règlement.

M. Elkas: ...et c'est toujours, toujours la même histoire.

M. Garon: M. le Président...

M. Elkas: Il insulte. Il n'a pas le courage de nommer...

M. Garon: M. le Président, question de règlement.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Elkas: Non...

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre...

M. Garon: Vous avez demandé quelque chose...

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: Vous avez demandé au ministre de retirer ses propos antiparlementaires. Pouvez-vous faire appliquer votre décision? Il n'a pas de commentaires à faire, il doit appliquer la décision que vous avez rendue.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que j'ai tenté de faire comprendre au...

M. Tremblay (Rimouski): M. le Président, quels propos ont été antiparlementaires?

Une voix: Qu'est-ce qui a été dit?

M. Tremblay (Rimouski): Qu'est-ce qui a été dit? Je ne me rappelle pas, moi.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: J'ai dit quoi? Je ne sais pas. Peut-être pouvez-vous...

M. Dufour: Vous avez dit... Moi, je vais le dire, M. le Président. Il a très bien dit du député de Lévis «le bouffon de Lévis». Moi, des attaques personnelles, je n'accepte pas ça. Je vais vous dire bien honnêtement, je pourrais parler du «niaiseux» de Rimouski, si vous pensez que c'est correct.

Des voix: Hé! Hé! Hé!

M. Dufour: Je pourrais penser n'importe

quoi...

Le **Président** (M. Gauvin): Non. Regardez, là...

M. Dufour: ...de n'importe qui. Ça ne marche pas, ça. Dans mon esprit, des attaques personnelles, je n'accepterai jamais ça.

Le **Président** (M. Gauvin): Bon. M. le député de Jonquière, justement, si nous commençons nos travaux sur cette note-là, et vous allez comprendre **que** le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements, ce n'est pas de cette façon-là, je pense, qu'on va avancer très vite dans la vérification des engagements. Et ça, ça vaut pour tous les membres de la commission. M. le ministre...

M. Elkas: Je les retire, M. le Président.

Le **Président** (M. Gauvin): Merci. Est-ce que d'autres membres de la commission ont des remarques préliminaires avant d'aborder les engagements? M. le député de Lévis.
(10 h 20)

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, le ministre ne semble pas se rendre compte de ce qui se passe, non seulement dans son ministère, mais autour de son ministère, puisque même le coroner Bouliane veut entendre le premier ministre pour connaître les politiques du ministère en matière de transport scolaire, et ce, après avoir entendu le ministre. Il a tellement été peu éclairé que lui-même veut entendre le premier ministre pour savoir s'il y a des politiques au ministère des Transports en matière de transport scolaire.

Deuxièmement, quand le ministre induit la commission en erreur, quand il dit que, l'an dernier, le Vérificateur général n'avait rien à dire, le ministre devrait savoir ou, s'il ne le sait, les 40 personnes autour de lui devraient lui indiquer que le Vérificateur général ne vérifie pas tous les ministères à chaque année et que les deux années qu'il a vérifiées depuis 1986, c'est-à-dire les années se terminant en mars 1987 et en mars 1990, il y a eu des commentaires très défavorables sur l'administration du ministère des Transports, sauf qu'en 1991 il n'a pas analysé ce ministère-là, il en a analysé d'autres. Ça, le ministre devrait savoir ça. S'il ne le sait pas, sur les 25, 30 ou 40 personnes qui l'entourent, il devrait y avoir au moins une personne, si ce ministère est si compétent, pour lui dire qu'il est en train d'errer encore une fois, puisqu'il ne sait même pas comment ça **marche**, la vérification générale.

M. le Président, essentiellement, la lettre que j'ai envoyée au Vérificateur général contient huit pages; huit pages basées sur des engage-

ments financiers que nous avons faits ici et sur des réponses, ou des absences de réponses, qui ont été données par les ministres qui se sont succédé, les deux ministres, le ministre des Transports et le ministre délégué aux Transports. Essentiellement, j'ai parlé d'appels d'offres mal préparés. Bien, c'est le résultat des discussions aux engagements financiers.

Une route qui ne mène nulle **part**, ça nous a été révélé par les journaux. J'ai posé une question en Chambre, ça n'a pas été nié, ça non plus. Puisque la route ne mène nulle part, le développement qui devait se faire ne s'est pas fait, et on n'avait pas pris l'assurance qu'il se ferait, on a dépensé 500 000 \$ pour ça.

La subvention à la ville de Montréal-Nord pour la réfection du boulevard Pie IX, alors que c'était une entente à bar ouvert, où ça a coûté trois fois plus que prévu; c'est la réponse qu'on a eue en cette Chambre également.

La sortie de l'autoroute 5, Tulip Valley, où on ne respecte même pas les normes du ministère et où, vous, comme responsable de la sécurité publique, vous auriez dû intervenir comme ministre responsable de votre ministère, puisque votre ministre délégué aux Transports fait des sorties d'autoroute qui mènent dans des stations d'essence, contre les propres normes de sécurité de votre ministère, qu'est-ce que vous avez fait pour répondre à ça? Rien, comme d'habitude, alors que c'est votre propre ministère. Quand j'ai demandé ici, en Chambre, en commission parlementaire, au ministre délégué aux Transports, responsable de la région de l'Outaouais en plus, pourquoi il a fait une sortie d'autoroute qui va dans une station d'essence, contre les normes de son ministère, il l'a admis, que c'était contre les normes de son ministère, mais il ne savait pas pourquoi. Alors, vous, comme responsable, ministre de tutelle et responsable de la sécurité, la sécurité, est-ce que ça vous intéresse, oui ou non? Même les coroners sont obligés de faire comparaître le premier ministre pour avoir des réponses à ces questions de sécurité.

Dépassement des coûts des travaux de construction. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? C'est dans le rapport du Vérificateur général lui-même pour l'année 1990, terminée le 31 mars 1990, où on constate des augmentations de coûts considérables par rapport aux augmentations habituelles.

Détérioration prématurée d'ouvrages routiers. Je vous cite deux cas qui ont été mentionnés ici, en cette commission parlementaire également, parce qu'on fait ces études-là, justement, pour voir si l'argent des contribuables a été bien dépensé.

Politique d'octroi des contrats de gestion des haltes routières. Qu'est-ce que vous voulez? C'est ici, en commission parlementaire, qu'on a aussi dévoilé qu'il y avait des gens qui soumissionnaient avec des noms différents avec la même adresse - est-ce que ça vous intéres-

se? - puis quand on a trop de soumissions également où il y a un seul soumissionnaire.

La gestion du service aérien gouvernemental, c'est votre collègue, le ministre des Approvisionnements et Services, qui a blâmé votre ministère, puis là, qu'est-ce que vous voulez? c'est écrit, c'est dans un mémoire adressé au Conseil du trésor, du 20 mars 1991, et le blâme du ministre des Approvisionnements et Services - je vous cite les paroles exactes du ministre des Approvisionnements et Services... Et on aura des questions sur d'autres engagements financiers, justement sur la vente de ces avions-là puis sur ce que vous avez fait dans ce service aérien. Puis, récemment encore, c'est les médias qui démontraient que votre ministère fait tout ce qu'il peut pour déterminer la procédure d'appel d'offres dans ce secteur, le service aérien. Tout le monde a tort, tu sais?

Contournement du processus d'appel d'offres, tout le monde vous le dit, qu'à votre ministère on fait tout ce qu'on peut pour contourner le système d'appel d'offres. Je vous donne un certain nombre d'exemples ici. Les honoraires des services professionnels ont triplé. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Ils ont triplé, et même le Vérificateur général vous avertissait; dès la première année de votre administration, en 1986-1987, dans son rapport annuel, il vous disait que les services augmentaient trop rapidement. Il comparait deux années, 1986 avec 1982, puis il disait qu'en termes de coûts, pour les professionnels de plans et devis et surveillance, votre ministère était 22 % moins efficace que sous l'ancien gouvernement, avec une autre année comparée.

Les réclamations sur contrat, encore là, on voit des montants considérables de réclamations sur contrat. Puis on a appris récemment que, maintenant, il n'y a pas seulement les imprévus dans les contrats; il y a l'ajustement, la conciliation puis les imprévus dans un contrat. L'appel d'offres ne veut plus rien dire et le prix d'appel d'offres ne veut plus rien dire sous votre administration.

Construction d'un mur antibruit non conforme aux normes du ministère à Ville Mont-Royal. Où, habituellement, on paie selon l'indice de richesse de la municipalité, la ville la plus riche du Québec a reçu une subvention - à peu près la ville la plus riche; je pense que c'est la ville la plus riche du Québec - a reçu 100 % pour un mur qui ne correspond même pas aux normes antibruit du ministère. Alors, un mur qui est non conforme aux normes du ministère, où vous payez, à 100 %, à la municipalité la plus riche, alors qu'aux municipalités moins riches vous ne payez jamais à 100 %.

Les pénalités pour les délais non respectés, encore là, la même chose; quand les clauses sont marquées et quand elles sont appliquées, on a de nombreux cas là-dedans encore.

Nouvelle politique d'octroi des contrats de

déglacage et de déneigement, on vient d'avoir ça aux engagements financiers, il y a une dizaine de jours. On s'est rendu compte que la plupart du temps il y avait un seul soumissionnaire. C'est quoi, un système d'appel d'offres où il y a un seul soumissionnaire, de façon régulière, majoritaire? Est-ce qu'il y a collusion? Est-ce qu'on a organisé un système qui ne fonctionne pas? Mais est-ce que le rôle des soumissions publiques, c'est d'avoir un seul soumissionnaire au bout de la course?

Alors, comme ministre jovialiste, M. le Président - c'est un terme parlementaire, «ministre jovialiste» - vous devriez vous pencher un peu sur l'administration de votre ministère. Et j'ai compris pourquoi le sous-ministre adjoint, votre nouveau sous-ministre adjoint, n'était pas présent. J'ai compris qu'il ne voulait pas défendre une telle administration. Maintenant, on va tomber avant longtemps dans son administration à lui.

Tout ce que j'ai mentionné dans ma lettre au Vérificateur général, ce sont des faits qui ont été démontrés ici, en cette commission parlementaire, après l'étude de 8200 engagements financiers. Et je vais vous dire, j'ai été surpris également de constater que votre ministre délégué aux Transports a admis, après m'avoir obstiné pendant une heure la veille, le lendemain, qu'il y avait une nouvelle politique. Alors qu'il était entouré des 40 personnes autour de lui, personne ne lui avait dit qu'il était en train d'errer, personne ne lui disait qu'il y avait une nouvelle politique. Je disais: Les plans et devis et la surveillance, dans les mêmes contrats avant, maintenant vous séparez ça en deux. Il me niait ça. Il me traitait, comme vous, de tous les noms pour, le lendemain, arriver, après une heure d'insultes la veille, et dire: Bien, vous avez raison, je viens d'apprendre ce matin qu'il y a une nouvelle politique. Je viens d'apprendre ce matin qu'il y a une nouvelle politique, comme s'il ne le savait pas. J'ai dit: Comment ça se fait que vous ne le saviez pas? Pour constater qu'il ne se fiait même pas sur les documents.

Je vais vous dire, on fait à peu près 1600 engagements par année au ministère des Transports. 1600, ça veut dire un peu plus de 30 par semaine. Il n'y a pas un ministre qui n'est pas capable de signer 30 engagements par semaine. Si les ministres ne signent pas leurs engagements financiers parce qu'ils sont sur le pilote automatique et qu'ils ne sont pas intéressés à signer leurs engagements financiers et à agir comme chef de leur ministère et à être responsables de leur administration, ça, c'est votre problème. Normalement, un ministre signe ses engagements financiers et, quand il les défend, il ne les apprend pas ici comme si c'était la première fois qu'il les voyait de sa vie. Alors, trop souvent, à chaque fois qu'on pose des questions, vous regardez vos fonctionnaires et vous répétez ce qu'ils vous disent. Pourquoi? Les deux ministres.

Pourquoi? Parce que vous n'êtes pas au courant, alors que, normalement, vous auriez dû signer ces engagements financiers qui s'en vont au Conseil du trésor... et vous seriez au courant d'avance, pas après, parce qu'on vous pose des questions.

M. le Président, devant une telle incurie, oui, j'ai demandé une enquête au Vérificateur général. Et je vais vous dire une chose, je suis un de ceux qui questionnent aussi la vérification générale, et vous remarquerez que le **TIME magazine**, aux États-Unis, disait qu'il y a tellement de fraudes aujourd'hui qui sont possibles parce qu'il y a de l'incurie sur le plan de l'administration, de la vérification générale... Et je vais vous dire une chose, on disait, par exemple, que Maxwell aurait détourné 1 000 000 000 \$ de fonds des fonds de pension, et il n'y a pas de comptables qui s'en sont aperçu, qui font la vérification générale, personne ne s'est aperçu de rien. Bien, je vais vous dire, une vérification générale compétente comme ça, on n'en a pas besoin. Ça ne donne rien de dépenser l'argent des citoyens pour faire une vérification qui ne sert à rien. On paie le Vérificateur général, qui dépend de l'Assemblée nationale, assez cher, plus de 100 000 \$ par année, pour faire une job, qu'il la fasse. Qu'il la fasse! Nous, on n'a pas les moyens de faire toutes les vérifications. Lui, il a les moyens, il est payé pour ça, il dépend de l'Assemblée nationale, bien, qu'il fasse son travail. Je l'ai dit souvent, et je le répète, j'aimerais ça avoir un Kenneth Dye au gouvernement du Québec comme Vérificateur général, parce que, lui, il fait son travail à Ottawa.

Je le dis aujourd'hui, j'ai demandé - c'est un **nouveau** Vérificateur général - qu'il fasse l'analyse. Il y a eu assez d'éléments. Écoutez, ça sort de partout. Vous écoutez les postes de radio, les postes de télévision, les journaux, ça sort de partout. La route 112, dans la Beauce, vous êtes en charge de la sécurité. C'est le troisième ou le quatrième camion qui rentre dans le restaurant. Quand vous allez prendre un repas, une soupe, vous ne voulez pas avoir, comme visiteur inopiné, un camion en face de vous, qui rentre à travers la bâtisse du restaurant. Ça fait au moins trois camions qui rentrent, si ce n'est pas plus. Pourquoi? Parce que la côte est trop à pic. Là, on parie de faire une deuxième côte où les gens vont pouvoir descendre et en monter une autre. Ça fait que deux côtes au lieu d'une, ça coûte de l'argent aux contribuables. C'est exactement le but des engagements financiers, et c'est pourquoi je demande aux gens de faire leur travail, le Vérificateur général comme les autres. Ça prend un peu de courage. Ça prend le risque de ne pas être renommé si on est trop sévère. Souvent, c'est de cette façon-là que la démocratie doit fonctionner, parce qu'elle assume une chose au point de départ, la démocratie: c'est que les gens ont le courage d'as-

sumer les fonctions qu'ils occupent. C'est ça qu'elle assume au point de départ. Trop souvent, malheureusement, ce n'est pas le cas.

C'est pourquoi je vais le faire, c'est mon travail. Et je vais vous dire une chose, tant qu'à insulter le député de Lévis, vous en chercherez des députés qui sont élus avec les deux tiers des votes dans leur comté; même dans votre parti, vous n'en trouverez pas beaucoup. Alors, je vais vous dire une chose, si vous pensez que la population de Lévis n'a pas un meilleur jugement que vous, M. le Président, au point de vue du député de l'ouest de Montréal, lui qui préfère dépenser l'argent des contribuables pour faire des tunnels pour faire passer des petites voitures de golf en dessous des autoroutes, comprenez-vous, avec huit mois de retard parce qu'ils n'ont même pas été préoccupés d'avoir une entente avec le Canadien National et le Canadien Pacifique avant de faire les travaux... alors que ça a pris huit mois de retard et une réclamation additionnelle pour le petit tunnel qui passe en dessous des autoroutes pour les voitures de golf électriques, bien, M. le Président, c'est de l'incurie au cube. C'est de l'incurie au cube, et c'est pourquoi nous l'avons dénoncée. C'est notre travail de le faire dans l'Opposition et nous allons le faire. Et je vais vous dire une chose, je n'ai pas besoin de l'approbation de personne, au contraire, pour faire ce travail-là. J'ai assez l'appui de la population. Et, si vous sentiez aujourd'hui... Vous, si vous lisez les journaux de ce matin, vous vous rendrez compte qu'il y a 74 % d'insatisfaction, dans les sondages, de votre gouvernement. Il serait peut-être temps que vous vous posiez des questions.

(10 h 30)

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, brièvement, vous voulez réagir?

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Bien, ce n'est pas une question de réagir. M. le Président, j'ai levé la **main** pour avoir votre attention sur un point d'information. Je veux simplement savoir... On parlait de courage. Je ne vois pas grand courage de la part du député de Lévis quand on nous accuse de fraude et de collusion. On n'a pas de noms. Ça fait trois ans qu'il le fait et il n'a pas le courage de se lever et de dire: voici le nom des gens qui sont responsables. S'il y a de la fraude, qu'il le dise. Vous allez me faire une grande faveur, je vais nettoyer la «shop». Faites-le donc! Vous n'avez pas le courage de vous lever! C'est sûr, on se sert de l'Assemblée nationale pour se protéger. «Good God»! Ça ne tient pas debout, votre position. Dites-le donc! Si vous avez des noms de gens qui sont responsables de collusion ou de fraude, dites-le. Vous allez sur la place publique puis vous salissez le nom du ministère. Vous mentionnez des sous-ministres,

des sous-ministres adjoints. Dites-le donc! Ils ne sont pas tellement nombreux. Ce n'est pas correct pour eux autres. Ils vont chez eux, ils ont des familles. C'est des gens qui travaillent 10, 12 heures par jour, ils font leur job d'une façon très honnête, puis vous arrivez et vous salissez le nom de ces gens-là. Vous faites toujours la même affaire.

Vous parlez du fameux tunnel de golf de Beaconsfield. Ça fait trois ans que j'en entends parler. Puis vous le savez fort bien, pourquoi vous ne le dites pas qu'on l'a démoli, ce tunnel, qu'il y en avait un qui existait et qu'il fallait le rebâtir à nouveau après avoir complété les travaux? Il le sait, ça, M. le Président, mais il continue à enligner les gens dans une autre direction; il fait accroire à tout le monde qu'on est un gang d'incompétents. C'est faux, totalement faux.

Puis ils n'ont jamais fait autant qu'on en a fait. M. le Président, la preuve est que, lorsqu'ils sont venus au pouvoir, il y avait 60 % de notre enveloppe budgétaire qui se dépensait sur nos routes, puis, quand nous, on est venus au pouvoir, il y en avait 20 %, parce que ces gens-là ont embauché du monde. Ils en ont embauché du monde, pour faire quoi? Je ne sais pas, les mettre sur les tablettes, je ne sais pas quoi, mais il n'y a rien qui s'est fait sur les routes pendant ce temps-là. C'est honteux de penser que, sur 2200 \$ le kilomètre pour entretenir une route, 1200 \$, c'est sur les salaires. À cause de quoi? Parce qu'on est partis de 60 % du budget à 20 %, qui allait sur les routes, sur la construction. Il n'y a absolument rien de fait. L'an passé, on en a dépensé 40 %, puis cette année, c'est une année record. Le député de Lévis devrait se promener au Québec pour voir ce qui se fait sur le routier, la construction qui se fait, au lieu de se promener dans le New Hampshire.

Alors, tout simplement, M. le Président, j'aimerais savoir le nom des gens que le député de Lévis accuse. S'il vous plaît, si vous pouviez le faire, je l'apprécierais. Le nom des gens que vous accusez de collusion et de fraude.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le ministre. Est-ce que les membres de la commission sont prêts à aborder l'engagement...

M. Garon: M. le Président, nous sommes prêts à procéder à l'étude des engagements financiers du ministère des Transports. Le ministre devrait savoir que nous n'avons nullement parlé dans le sens qu'il vient de mentionner. Nous, ce que nous avons dit, c'est: Comment ça se fait qu'il y a un seul soumissionnaire, de façon générale? Comment ça se fait qu'on dit qu'il y a deux soumissionnaires alors qu'ils ont la même adresse? Comment ça se fait qu'on fait des routes qui ne mènent nulle part? C'est ça qu'on a demandé au ministre. Le ministre ne veut pas répondre; libre à lui, mais on va continuer à

dire ce qui est vrai, puis c'est notre seul critère.

Deuxièmement, il semble être bien satisfait de ses fonctionnaires. Nous, ce que nous devons contrôler, c'est les impôts des citoyens, qui ont augmenté de façon faramineuse depuis 1986, pour qu'ils soient dépensés à bon escient et qu'ils ne soient pas gaspillés. Tous les gens actuellement considèrent qu'ils paient trop de taxes, qu'ils se font «pleumer» littéralement, qu'ils se font vider littéralement les poches, alors qu'ils ne voient pas le rendement pour les taxes qu'ils paient. Si le ministre ne comprend pas ça et ne saisit pas ça, bien, il est le seul au Québec, parce que les gens sont tannés de payer des taxes. Ils en paient trop, des impôts et des taxes, puis ils voient que les prix augmentent de façon considérable, et un de ceux qui les ont augmentés le plus, M. le Président, en plus de se faire vider la caisse de la Société de l'assurance automobile, c'est le ministre des Transports, alors que les permis de conducteur ont triplé, que les droits d'immatriculation ont doublé, qu'il n'y a pas un secteur où les taxes et les droits chargés par le gouvernement ont augmenté autant, pour n'avoir à peu près aucune augmentation, si on tient compte de l'inflation, du budget du ministère. Au contraire, diminution du budget, puisqu'on dépense à peu près 200 000 000 \$ de moins par année que sous l'ancien gouvernement, si on tient compte des dollars constants plutôt que des dollars soufflés de l'inflation.

Engagements financiers

Mai

Le Président (M. Gauvin): Merci. Donc, j'appelle l'engagement 9 du mois d'avril 1991.

M. Garon: L'engagement 9. Subvention supplémentaire pour compléter les travaux entrepris sur la situation de l'ensemble du transport ferroviaire à Montréal. Pourquoi une subvention supplémentaire de 33 750 \$, et est-ce que le rapport est terminé?

M. Elkas: Le rapport est terminé. Il y a des montants supplémentaires qui ont été demandés pour imprimer, d'ailleurs, ce rapport. La Table de concertation a fait son travail. Le partage a été fait, des 67 000 \$, entre le MTQ et Transports Canada. Un dossier qui était nécessaire pour positionner notre ministère, le gouvernement du Québec, dans ce domaine.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9 étant vérifié, j'appellerais maintenant les engagements qui se rapportent à la Commission des transports du Québec. Toujours du mois d'avril 1991, l'engagement 1.

M. Garon: À l'engagement 1, il s'agit des services informatiques...

Le Président (M. Gauvin): Excusez. Juste une minute. Oui, M. le ministre, ça touche la Commission des transports du Québec, les engagements d'avril 1991. C'est dans la liste du mois de mai, c'est identifié dans le document du mois de mai 1991.

M. Elkas: Est-ce qu'on pourrait passer, M. le Président, tout ce qui est ministère puis, après ça, on pourrait passer la Commission, parce qu'on ne veut pas retenir les gens toute la journée...

Le Président (M. Gauvin): Avec l'appui des membres de la commission. Est-ce que les membres de la commission seraient d'accord pour que, à la demande de M. le ministre, on passe aux engagements du ministère pour revenir plus tard à la Commission des transports?

M. Garon: Est-ce qu'ils sont là, les gens de la Commission des transports?

Une voix: Ce n'est pas ça, le problème. Ce n'est pas ça...

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on est favorable...

M. Elkas: ...puis des systèmes informatiques, ce n'est pas grand-chose. Si vous voulez les passer tout de suite, ça ne me dérange pas. J'avais pensé que ça aurait été, qu'on aurait avancé...

M. Garon: Mais ce n'est pas indiqué, nous autres. Ici, ce n'est pas indiqué que c'est la Commission des transports.

Une voix: Oui, oui.

M. Elkas: O.K. Mais ça ne me dérange pas. On ne veut pas perdre notre temps à débattre sur ce qu'on devrait faire et qui devrait passer en premier.

Une voix: Regardez, ici...

M. Garon: Ah oui! O.K., Commission des transports...

Le Président (M. Gauvin): Là, on va vider la question. Vous proposez de passer aux engagements, de continuer aux engagements du ministère. Les membres de la commission, est-ce que vous êtes en accord ou si on doit procéder selon l'ordre? M. le député de Lévis.

M. Garon: Moi, je préfère procéder selon l'ordre, parce que, d'abord, à la Commission des transports, il n'y en a pas beaucoup et on aura moins de questions. On n'a pas beaucoup de questions là-dessus. Ça fait que...

Le Président (M. Gauvin): On est en accord, les membres de la commission? Donc, on suit, on procède selon l'ordre présenté. On appelle l'engagement 1 de la Commission des transports du Québec pour le mois d'avril 1991, toujours...

M. Elkas: M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Elkas: ...le président, M. Maurice Ferland, qui se joint à moi.

Le Président (M. Gauvin): Vous allez nous présenter vos collaborateurs.

M. Elkas: M. Maurice Ferland, président de la Commission.

Le Président (M. Gauvin): Merci.

M. Garon: Contrat relié aux opérations du Fonds des services informatiques, 620 000 \$. Est-ce que c'est du fonctionnement régulier ou si c'est des investissements additionnels?

M. Elkas: Quel engagement, ça, s'il vous plaît?

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 1, avril 1991, mais dans le document, dans le cahier identifié «mai 1991».

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.
(10 h 40)

M. Elkas: Il étudie la question. On vient de se retrouver. Je m'excuse, c'est qu'on a remis les choses en ordre. On revient. O.K. Question, encore? Excusez.

M. Garon: Bien, les choses en ordre. C'est la première qui vient. Je pense bien que les gens de chez vous devraient être... À chaque fois, c'est la même affaire.

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: On pose une question, on commence à partir de l'engagement 9, on est rendu au deuxième engagement. Là, on a l'impression de découvrir le Pérou. Je demande la question...

M. Elkas: M. le Président... Demandez donc la question, au lieu de zigonner.

M. Garon: Oui, bien, c'est ça, justement. Les gens devraient être prêts. Batêche! On a l'air de prendre les commissions parlementaires pour des bouffonneries, justement parce qu'on ne se prépare pas du tout. Je regrette, ils ont des comptes à rendre. Les fonctionnaires ne dépensent pas leur argent, ils dépensent l'argent du public, et on pose des questions pour le public. Alors, ils devraient être au courant et connaître leurs affaires. Et, si vous ne me croyez pas, M. le ministre, je vous suggère d'aller à d'autres ministères. Allez au ministère de l'Agriculture voir comment votre collègue répond. Vous allez voir que les réponses, il les a vite. Le système, c'est moi qui l'ai mis en place. Alors, je vais vous dire une chose, il est capable d'avoir les réponses très... C'est exceptionnel qu'il n'ait pas les réponses immédiatement.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, M. le ministre m'avait demandé quelques minutes pour se référer au bon document. Il vous informe qu'il est en présence de M. Ferland, avec le bon document, pour répondre à vos questions à l'engagement 1.

M. Garon: J'ai demandé ma question. Alors, est-ce qu'il s'agit du fonctionnement ou de l'immobilisation pour 620 000 \$?

M. Elkas: Du fonctionnement.

M. Garon: Combien cela a-t-il coûté l'an dernier?

M. Ferland (Maurice): 620 000 \$.

M. Garon: Le même montant que l'an dernier?

M. Ferland: Oui.

Le Président (M. Gauvin): M. Ferland.

M. Ferland: C'est la dépense qui est reliée et qu'on paie au ministère des Communications pour l'usage de l'ordinateur.

M. Garon: Parfait. Vérifié. L'engagement 2. Contrat concernant le Fonds des services de télécommunications. Fonds des services de télécommunications, 222 000 \$. De quoi s'agit-il?

M. Elkas: De téléphone?

M. Garon: Est-ce que c'est le même montant que l'an dernier ou si c'est un montant supérieur ou inférieur à l'an dernier?

M. Ferland: Sensiblement le même. On n'a pas eu de changement.

M. Garon: Non, mais c'est le même ou ce

n'est pas le même?

M. Ferland: C'est le même. C'est le même.

M. Garon: Hein? C'était combien, l'an dernier?

M. Ferland: 210 000 \$, je pense, l'an dernier.

M. Garon: Ça ne devrait pas être «je pense». C'est quoi? C'est 210 000 \$, c'est 209 000 \$, c'est quoi exactement?

M. Ferland: Je ne l'ai pas ici, mais c'est 220 000 \$ cette année.

M. Garon: Je le sais, je l'ai devant moi. Mais l'an dernier?

M. Elkas: Vous ne l'avez pas?

M. Ferland: Non, je ne l'ai pas.

M. Elkas: On ne l'a pas. On va vous le fournir.

M. Garon: Pourriez-vous nous fournir le renseignement?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous souhaitez faire les vérifications?

M. Elkas: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Faire les vérifications nécessaires et informer la commission.

M. Garon: Fournir le renseignement, oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 2 est vérifié sous...

M. Garon: Vérifié sous réserve.

Le Président (M. Gauvin): Sous réserve. L'engagement 3.

M. Garon: Contrat concernant l'entente d'occupation no 05892. Je vais vous dire que c'est clair en mosus, hein? C'est l'occupation de quoi? C'est 445 593,33 \$. Est-ce que c'est l'occupation du pont d'Oka?

Le Président (M. Gauvin): On se réfère à la Société immobilière dans le document.

M. Garon: Les loyers de quoi? On dit que c'est une entente d'occupation, no 05892.

M. Ferland: C'est les loyers d'édifices qu'on occupe à Montréal et à Québec.

M. Garon: Combien ça coûtait l'an dernier pour le même item, les mêmes loyers?

(Consultation)

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait nous présenter les gens qui l'accompagnent? Il y a le président, M. Ferland. Est-ce qu'il pourrait nous présenter les gens qui accompagnent M. Ferland?

M. Elkas: La personne qui est à ma gauche, c'est M. Pierre Méthot, un attaché politique. Et l'autre monsieur, c'est...

M. Ferland: Yves-Marie Picard, directeur de l'informatique.

Le Président (M. Gauvin): Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît, votre nom, M. le directeur de l'informatique?

M. Picard (Yves-Marie): Yves-Marie Picard.

Le Président (M. Gauvin): M. Yves-Marie Picard et M. Pierre Méthot. Si vous n'avez pas l'information, M. Ferland pourrait peut-être...

M. Ferland: On l'a.

Le Président (M. Gauvin): Vous l'avez. Excusez.

M. Ferland: Le loyer mensuel, au total, en 1990-1991, c'était 101 485 \$ et, en 1992-1993, c'est 97 542 \$.

M. Garon: Là, c'est 445 000 \$. C'est 445 593 \$, programme 4, élément 1, pour les loyers.

M. Ferland: Il y a l'aménagement aussi. Il y a les aménagements là-dedans. En aménagement, à Montréal, ça a été...

M. Garon: Mais combien y a-t-il pour les loyers? Vous parlez de 80 000 \$ et 100 000 \$. Là, on parle de 445 000 \$.

M. Ferland: Ah bon! Les coûts annuels, 484 486 \$ en 1992-1993 et 541 000 \$ en 1990-1991.

M. Garon: Ce n'est pas du loyer, comme ça?

Une voix: C'est pour Québec, ça.

M. Ferland: Pour Québec, oui.

M. Garon: C'est parce que, ici, c'est marqué: «Activité: Loyers». Ce n'est pas du loyer, c'est, les prix que vous dites, les aménagements. Combien pour du loyer et combien pour

de l'aménagement? Est-ce qu'il y a un directeur des services financiers à la Commission des transports? M. le Président...

M. Elkas: Concernant les coûts annuels, au total, pour 1990-1991, c'est 1 291 124,28 \$. Vous voulez avoir la prévision de cette année?

M. Garon: Ce n'est pas la prévision, c'est un engagement financier au mois d'avril 1991. Il y en a plusieurs... Moi, je parle sous la même rubrique. Est-ce qu'il y a un directeur financier à la Commission des transports?

M. Ferland: Oui.

M. Garon: Vous ne pensez pas que ce serait une bonne idée qu'il vienne quand on vérifie les engagements financiers plutôt que ce soient des gens qui ne sont pas au courant des engagements financiers? Il me semble que ça ne prend pas... ce n'est pas bien, bien compliqué. Ce ne sont pas des questions d'informatique que je veux demander. C'est des questions concernant les engagements financiers. Normalement, les gens qui s'occupent des questions financières...

(Consultation)

M. Elkas: M. le Président, on va appeler pour savoir, à la Commission, combien on a payé de loyer l'année précédente.

M. Garon: M. le Président, on va revenir cet après-midi parce que... Je ne perdrai pas de temps, moi.

M. Ferland: Vous voulez le coût du loyer, M. le député?

M. Garon: Non. Si vous voulez, M. le Président, comme le président n'est pas au courant du budget pour lequel on demande des réponses, j'aimerais qu'on revienne plutôt cet après-midi, et qu'il fasse venir le directeur des services financiers. C'est parce que, là, ce n'est pas sérieux. Il y a un minimum de respect pour les institutions. La commission parlementaire pose des questions. Le président n'est pas au courant, les gens qui l'accompagnent ne sont pas au courant et le ministre n'est pas au courant. Alors, attendons à cet après-midi, et qu'il fasse venir quelqu'un qui est au courant à son service.

Le Président (M. Gauvin): En fait, c'est la proposition d'un membre de la commission, mais je souhaiterais qu'on s'entende. On a fait le choix, tantôt, d'entendre la Commission. La Commission s'engage à nous fournir l'information additionnelle plus tard.

M. Garon: Non, non, il faut qu'il y ait un minimum de réponses. Le président ne semble pas

au courant du tout de ses budgets. Alors, qu'est-ce que vous voulez? Il ne peut pas dire: Je pense que c'est ça, ou: C'est peut-être ça. Bien là, ce n'est pas ça. On a besoin de réponses précises.

M. Elkas: M. le Président, est-ce qu'on peut avoir...

Le Président (M. Gauvin): La question est en rapport avec l'engagement 3.

M. Elkas: Bon, l'engagement 3. Est-ce qu'il y a plusieurs questions à l'engagement 3? Est-ce qu'on peut être clair sur la question?

M. Garon: Bien, la question, oui, elle était claire. J'ai demandé: Sous la même rubrique, l'an dernier, de ces loyers-là contenus au contrat d'occupation no 05892, combien ça a coûté? C'est ça que j'ai demandé. Et j'ai demandé si c'était rien que du loyer ou s'il y avait d'autres choses là-dedans.

M. Elkas: Loyer, espace et aménagement. Ça comprend les deux. On peut les séparer tous les deux, si vous voulez.

M. Garon: Combien c'était l'an passé?

M. Ferland: Ça comprend le loyer, l'espace et les aménagements.

M. Garon: 445 000 \$?

M. Ferland: Oui.

M. Garon: L'an dernier, combien ça faisait au total, ces trois affaires-là, sous la même rubrique?

M. Ferland: 541 518 \$.

M. Garon: Et vous expliquez la baisse par quoi?

M. Ferland: C'est parce qu'on a réduit les aménagements, le coût des aménagements, et on a réduit le loyer en déménageant au complexe La Capitale. On est partis du boulevard Charest pour s'en aller au... et ça a baissé le loyer, effectivement.

M. Garon: Parce que le coût était moins élevé ou parce que vous avez moins d'espace?

M. Ferland: Plus bas, et on a réduit notre occupation en pieds carrés.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 3 est-il vérifié?

M. Garon: Je vous remercie. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 4.

M. Garon: Contrat concernant l'entente d'occupation 00633, 793 218,74 \$. Quel était le montant, l'an dernier, pour la même rubrique? Et c'est pour le loyer, l'occupation de quel endroit?

M. Ferland: C'était pour Montréal. L'an passé, c'était 749 605 \$.

M. Garon: Les loyers ont augmenté parce qu'il y a eu des changements...

M. Ferland: On a eu des changements...

M. Garon: ...de surface ou de prix?

M. Ferland: ...de surface.

M. Garon: Le prix a-t-il changé, lui?

M. Ferland: Non.

M. Garon: C'est parce que vous avez augmenté votre surface occupée?

M. Ferland: Non. C'est toujours le même bail depuis 10 ans.

M. Garon: Mais est-ce que vous avez occupé plus d'espace que l'année précédente à Montréal?

M. Ferland: Non, des modifications d'espace, mais c'est sensiblement la même chose. Il y a eu des modifications avec l'hôtel. On occupe, avec le Holiday Inn, le même édifice, et on a eu des échanges d'espaces qui ont pu faire des modifications, mais pas significatives.

M. Garon: Ça veut dire que vous avez baissé...

M. Ferland: Oui.

M. Garon: ...vos espaces occupés à Québec, mais vous ne les avez pas baissés à Montréal.

M. Ferland: On ne les a pas augmentés non plus.

M. Garon: Non, non...

M. Ferland: Non, non.

M. Garon: ...mais vous avez dit tantôt que vous avez baissé ceux de Québec.

M. Ferland: On a baissé ceux de Québec.

M. Garon: C'est parce que vous avez moins d'employés à Québec que vous en aviez avant?

M. Ferland: Oui.

M. Garon: Combien de moins?

M. Ferland: On a baissé de 50 employés, je dirais...

M. Garon: À Québec?

M. Ferland: ...que c'est les deux tiers à Québec.

M. Garon: Vous avez baissé le nombre d'employés à Québec? Et, à Montréal, le nombre a baissé moins. Vous avez baissé de combien, au total, le nombre de vos employés? Combien à Québec et combien à Montréal?
(10 h 50)

M. Ferland: On est partis de - les chiffres, je les ai ici - 197, en 1989-1990, à 195, en 1990-1991. Notre gros changement a été de 1988-1989 à 1989-1990, on a descendu de 241 à 197, dans l'ensemble.

M. Garon: Ces quelque 50 employés coupés, combien en avez-vous enlevé à Québec et combien en avez-vous enlevé à Montréal?

M. Ferland: On en a enlevé 26 à Québec, sur les 47...

M. Garon: Sur?

M. Ferland: Les 47.

M. Garon: Oui.

M. Ferland: On en a enlevé 26 à Québec.

M. Garon: C'est parce que le prix des loyers a baissé à Québec, en plus.

M. Ferland: Non. C'est à cause de nos activités.

M. Garon: Vous avez réduit les activités à Québec principalement.

M. Ferland: Oui, c'est ça. Nous autres, nos activités suivent les demandes, et les demandes de camionnage sont plus nombreuses à Montréal, M. le député.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des postes des gens qui ont été réduits...

M. Ferland: Oui.

M. Garon: ...à Québec et à Montréal?

M. Ferland: Oui.

M. Garon: Le nombre des employés.

M. Ferland: Oui, oui, je peux vous la faire...

M. Garon: Et la surface diminuée depuis 1986, à Montréal et à Québec?

M. Ferland: Je vais faire venir ça, là.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'engagement 4, vérifié sous réserve de fournir la liste des employés, si on peut s'exprimer ainsi, mis à pied, et à Québec et à Montréal.

M. Garon: Quelle est la surface occupée à Québec, antérieurement et maintenant?

Le Président (M. Gauvin): Toujours à l'engagement 4, M. le député de Lévis, oui.

M. Garon: Non, c'est 3, parce que je ne savais pas...

Le Président (M. Gauvin): À Québec, oui.

M. Ferland: Actuellement, à Québec, c'est 2655 mètres carrés; à Montréal, c'est 2735 mètres carrés.

M. Garon: Et l'année dernière, avant que vous baissiez à Québec, c'était combien?

M. Ferland: À Québec, c'était 3874 mètres carrés.

M. Garon: 3814 mètres carrés à Québec, vous avez passé à 2000...

M. Ferland: 2655.

M. Garon: À Québec. Et, à Montréal, ça n'a pas baissé?

M. Ferland: 2839, que c'était, à 2735. Ça a baissé un peu.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 4, vérifié, M. le député de Lévis, sous réserve de l'information qui doit être transmise.

M. Garon: Mais, si vous avez baissé... Comment ça se fait que vous avez baissé le nombre d'employés à Québec de 26 et que vous dites qu'à Montréal vous l'avez baissé de 21, et que vous n'avez pas baissé la surface à Montréal? Vous avez baissé la surface à Québec quasiment du tiers?

M. Ferland: C'est une relocalisation. En fait, on s'est départis, à l'occasion du contrôle routier, des enquêteurs. En principe, on ne fait plus de contrôle routier à la Commission, c'est fait à la SAAQ maintenant. Nous autres, on a un service, pour nos fins d'audiences publiques,

d'inspecteurs. Alors, on a transféré quelque 25 employés dans d'autres ministères, particulièrement à la SAAQ et au ministère. Pour le contrôle routier, chez nous, on a gardé une seule personne, qui était l'inspecteur-chef, et, autour de lui, on a bâti un mini-service pour répondre aux enquêtes dont on a besoin pour les fins d'audiences publiques. Alors, dans cette restructuration, il s'est avéré qu'on a plus d'audiences à Montréal qu'à Québec, donc on a utilisé plus d'inspecteurs à une place qu'à une autre. Bien que les inspections se fassent souvent sur le territoire à l'échelle de la province, qu'elles partent de Montréal ou de Québec, c'est moins important.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5.

M. Garon: 415 000 \$ pour un contrat relié aux publications des avis de nature de la demande d'un requérant et avis publics et audiences de la Commission des transports du Québec. Ce sont des avis dans les journaux ou dans la **Gazette officielle**?

M. Ferland: Dans **Le Devoir**, dans les journaux.

M. Garon: Seulement dans **Le Devoir**?

M. Ferland: Seulement dans **Le Devoir**.

M. Garon: Pourquoi?

M. Ferland: C'est des avis publics que la Commission doit publier en vertu de la loi et des règlements. Le ministère des Communications et la Commission ont procédé à des soumissions publiques, et c'est **Le Devoir** qui avait les tarifs les moins élevés.

M. Garon: Mais c'est moins lu aussi.

M. Ferland: Oui.

M. Garon: Le but, c'est d'aviser, ce n'est pas d'avoir un avis secret.

M. Ferland: Il faut préciser qu'avec nos clientèles qui sont des clientèles fermées, les taxis, le vrac et le camionnage, les publications ne paraissent dans **Le Devoir** que le samedi. Alors, il est possible, par un arrangement qu'on a fait avec le journal, que les gens s'abonnent, la clientèle s'abonne au journal du samedi. Donc, ils ont tous les avis. Alors qu'autrefois c'est nous qui les publiions dans un journal, un quotidien qu'on publiait, les brochures qu'on publiait, aujourd'hui, on s'en est remis à l'entreprise privée, ce qui nous permet de sauver beaucoup.

M. Garon: Pourquoi n'allez-vous pas en appel d'offres là-dessus? C'est un contrat négocié. Pourquoi ne pas aller en appel d'offres là-dessus?

M. Ferland: On a demandé des prix à tout le monde. Le **Devoir**, évidemment, est beaucoup moins cher que tous les autres.

M. Garon: Oui, mais il est moins lu aussi.

M. Ferland: Deux à trois fois moins cher.

M. Garon: Mais le but, c'est quoi? C'est d'aviser le monde ou de ne pas payer cher?

M. Ferland: D'aviser le monde. C'est simplement qu'en vertu de la loi et des règlements il faut publier, il faut avertir.

M. Garon: Oui. Mais le but de publier, c'est quoi?

M. Ferland: C'est de susciter des oppositions.

M. Garon: Vous pouvez publier dans une revue, aussi, qui n'est pas très lue et ça ne coûtera pas cher.

M. Ferland: Non, mais la raison que je vous donne, c'est parce que **Le Devoir**, il est disponible partout en province.

M. Garon: Depuis quand mettez-vous ça seulement dans **Le Devoir** plutôt que dans votre revue?

M. Ferland: Quatre ans.

M. Garon: Quatre ans. C'est récent.

M. Ferland: Avant, on avait une revue, mais il fallait faire...

M. Garon: Avant, vous publiez ça dans votre revue. Ça coûtait combien dans votre revue?

M. Ferland: Ah! bien, là... 800 000 \$; 700 000 \$ à 800 000 \$.

M. Garon: Votre revue était distribuée à combien de tirages?

M. Ferland: 25 000.

M. Garon: 25 000.

M. Ferland: Pour ce qui est de notre clientèle, publiée à toute la clientèle.

M. Garon: À votre clientèle.

M. Ferland: Aux camionneurs, 25 000.

M. Garon: Vous leur chargez combien pour s'abonner à la revue?

M. Ferland: On ne charge rien. On chargeait pour la publication des avis comme on charge aujourd'hui.

M. Garon: Vous ne chargez rien à ceux qui la recevaient?

M. Ferland: Non.

M. Garon: Le but, publier ces avis, c'est pour être lus par les camionneurs?

M. Ferland: C'est ça, de façon à ce qu'ils puissent...

M. Garon: Avez-vous fait un sondage pour savoir combien de camionneurs lisent **Le Devoir**?

M. Ferland: Bien, ce n'est pas qu'ils le lisent ou qu'ils ne le lisent pas. Ils peuvent s'abonner pour le journal du samedi s'ils le veulent. Mais il faut vous dire que les camionneurs ont aussi des associations. C'est, en général, les associations qui le lisent pour eux.

M. Garon: Est-ce que votre revue existe encore?

M. Ferland: Non. On l'a remplacée par ça.

M. Garon: Oui. Mais vous, c'est d'aviser les camionneurs. Est-ce que les camionneurs sont vraiment avisés par une publication dans **Le Devoir**? je ne suis pas certain.

M. Ferland: Mais ils sont tous...

M. Garon: Je suis même certain du contraire.

M. Ferland: Ils sont tous avisés. Que ce soit publié dans la revue qu'on transmettait ou que ce soit publié dans **Le Devoir**, habituellement la plupart des camionneurs s'en remettent aux directives de leur association et aux services de leur association.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. C'est qu'essentiellement le but de la publication, c'est d'aviser le monde. Si vous voulez aider **Le Devoir**, je n'ai aucune objection à ça, mais aidez-le par un montant d'argent pour les fins de l'aider. Mais l'aider en lui donnant un contrat de publication pour les camionneurs qui ne doivent pas lire **Le Devoir** dans une très forte proportion, je ne suis pas certain qu'on fait le travail qu'on doit faire. Vous voyez, c'est ça, dénaturer les fonctions. Le but, c'est d'aviser les camion-

neurs, la publication. Je serais curieux... Avez-vous fait un sondage pour voir combien de camionneurs lisent **Le Devoir**? Il y en a combien sur les 20 000 qui lisent **Le Devoir**?

M. Ferland: Non, pas un sondage. On prend...

M. Garon: Quel est le tirage du **Devoir**?

M. Ferland: C'est le ministère des Communications, évidemment, qui dirige...

M. Garon: Mais quel est le tirage du **Devoir**?

M. Ferland: Le tirage du **Devoir**, je ne le sais pas. Nous autres, on prend, évidemment, le tirage du BBM, mais on sait que **Le Devoir** se rend partout, il est disponible partout.

M. Garon: Mais combien de personnes lisent **Le Devoir**? Quel est le nombre de camionneurs au Québec?

M. Ferland: 25 000.

M. Garon: 25 000 camionneurs?

M. Ferland: Pour notre clientèle, les transporteurs...

M. Garon: Voulez-vous dire que les lecteurs du **Devoir** sont seulement les camionneurs?

M. Ferland: Non, non.

M. Garon: Parce que c'est à peu près le même nombre de lecteurs, au total, du **Devoir** que le nombre de camionneurs au Québec.

M. Ferland: Non, mais, M. le député, je vous explique que le camionneur ne lit pas **Le Devoir**. Il s'en remet à... Le gars de taxi, il s'en remet aux dirigeants de sa ligue, il s'en remet aux associations pour le lire pour lui, puis l'avertir.

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est que...

M. Ferland: Si on prend le vrac, par exemple, l'ANCAI...

M. Garon: Je comprends ça.

M. Ferland: ...un seul avocat qui représente tous les camionneurs, c'est Pierre Beaudet.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites, mais, quand c'est marqué: «Contrat relié aux publications des avis de nature de la demande

d'un requérant et avis publics et audiences de la Commission des transports»...

M. Ferland: C'est ça.

M. Garon: ...c'est fait pour être lu par des gens intéressés.

M. Ferland: C'est ça.

M. Garon: Si on veut aider **Le Devoir**, je n'ai aucune objection à ça, sauf qu'on ne peut pas aider **Le Devoir** en lui donnant un contrat dans un domaine de publication où les gens...

M. Ferland: Mais on n'a pas fait...

M. Garon: ...qu'on vise ne sont pas très nombreux à lire ce journal-là. On mélange des pommes et des raves.
(11 heures)

Le Président (M. Gauvin): Je voudrais juste rappeler aux membres de la commission que nos travaux, on avait prévu les terminer à 11 heures, suspendre à 11 heures pour reprendre à 15 heures cet après-midi.

M. Garon: Ça marche.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 5 est vérifié?

M. Garon: Bien, j'aimerais avoir...

Le Président (M. Gauvin): Ça compléterait le mois de mai.

M. Garon: ...le nombre de lecteurs du **Devoir** et le nombre de camionneurs au Québec qui sont susceptibles d'avoir à lire la publication.

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais porter à l'attention de M. Ferland, le président, que le tirage du samedi du **Devoir** est drôlement plus important que les autres jours, à ce que je crois.

M. Ferland: Mais on n'a pas eu une seule plainte là-dessus, d'aucune...

M. Garon: Non, non, je comprends, les gens qui ne l'ont pas lu ne se plaignent pas.

M. Ferland: Non, non, mais ils se plaignent...

Une voix: Les associations, mais les...

Une voix: C'est eux autres qui le lisent.

M. Ferland: Ils se plaignent du concurrent qui arrive sur le territoire, par exemple.

M. Garon: Ce n'est pas comme ça. Le but

de la loi, ce n'est pas une loi pour élites ou pour gens initiés. La publication des avis en vertu de la loi, c'est pour avertir la population en général. Il y a d'autres façons d'avertir les gens, les initiés. Là, vous ne pouvez pas dire, à ce moment-là, que les gens qui devraient le savoir le savent parce qu'il y a quelques initiés qui lisent un journal.

M. Ferland: Mais, M. Garon, il y en a d'autres...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, votre question à M. Ferland, c'est: Le tirage...

M. Garon: Est-ce qu'on a fait une étude pour démontrer, pour savoir combien de camionneurs lisaient le journal?

M. Ferland: Oui, oui.

M. Garon: Quel est le nombre de camionneurs auxquels on s'adresse et quel est le nombre de lecteurs du **Devoir**...

Le Président (M. Gauvin): Merci. Donc, deux questions très précises...

M. Garon: ...dans les différentes régions du Québec?

Le Président (M. Gauvin): Deux questions très précises et...

M. Garon: Dans les différentes régions du Québec.

Le Président (M. Gauvin): ...sur ce, la commission ajourne ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi, dans la même salle.

Une voix: On suspend.

Le Président (M. Gauvin): On suspend. Excusez.

(Suspension de la séance à 11 h 2)

(Reprise à 15 h 11)

Le Président (M. Gauvin): Je demanderais une minute d'attention, s'il vous plaît. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à la vérification des engagements financiers relevant du ministre des Transports, et ce, à compter de l'engagement financier 9 du mois de mai 1991. Au moment de l'ajournement, nous en étions à l'engagement 5 du mois de mai 1991. Oui, M. le président, M. Ferland.

M. Ferland: M. Garon, j'ai des réponses, j'ai des documents à vous fournir au sujet du **Devoir**. **Le Devoir**, ça a été choisi parce que c'est, comme on le disait tantôt, un quotidien qui est distribué à l'échelle de la province. J'ai ici les statistiques de distribution. Ça coûtait deux à trois fois moins, c'était le seul qui avait un abonnement le samedi. C'est payé par les camionneurs qui paient la totalité du coût de publication dans **Le Devoir**, 110 \$ par demande. La distribution, on l'a pour toutes les municipalités du Québec, et ça représente, le samedi, un tirage de 26 348 et, la semaine, de 28 044. On a 27 201 détenteurs.

M. Garon: Détenteurs?

M. Ferland: De permis.

M. Garon: Voulez-vous dire que tous les lecteurs du **Devoir** sont des camionneurs?

M. Ferland: Non, non. C'est une coïncidence. D'ailleurs, ils n'ont pas tous au même titre le besoin de lire **Le Devoir**. Comme le camionnage, il y a un peu d'opposition, alors...

Le Président (M. Gauvin): Le document que vous avez cité au niveau des statistiques, est-ce que c'est un document que vous voulez déposer à la commission?

M. Ferland: Oui. S'il vous plaît.

Le Président (M. Gauvin): Merci.

M. Garon: Mais je voudrais avoir... Ce que j'avais demandé ce matin, c'était la ventilation du nombre de camionneurs par région et la distribution du **Devoir** par région. Parce que c'est évident que...

M. Ferland: Bien, là, il va falloir faire des...

M. Garon: ...quand vous regardez, par exemple, dans la Gaspésie, vous pouvez faire, dans certains cas, j'imagine, 50, 100 milles ou 150 milles pour avoir un numéro du journal **Le Devoir**. Il y a certains territoires où la distribution n'est pas la même. Alors, j'aimerais avoir la distribution du journal **Le Devoir**, dans les différentes régions, par rapport au nombre de camionneurs dans les différentes régions.

M. Ferland: Il va falloir le faire par secteur d'activité. Ce n'est pas le même problème dans le camionnage, dans le vrac ou dans le taxi.

M. Garon: Ça marche.

M. Ferland: On pourrait le faire.

M. Garon: O.K.

Le Président (M. Gauvin): O.K. Votre document est déposé à la présidence.

M. Garon: Et j'ai demandé des renseignements additionnels, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Ferland: Les employés?

M. Garon: Pardon?

M. Ferland: Excusez!

M. Garon: Les camionneurs. Le tirage du **Devoir** par région et la ventilation du nombre de camionneurs par région également, en tout cas, dans le domaine du transport. Maintenant par catégorie: camionneurs, taxis... L'autre question que je voudrais demander: Pour être autorisé à changer votre façon de faire la publication de vos avis, avez-vous fait un mémoire au Conseil du trésor?

M. Ferland: Ah oui! Au début, quand on avait... Évidemment, c'était avec le ministère des Communications dans l'objectif de réduire les dépenses et, effectivement, on les a coupées de moitié.

M. Garon: Alors, est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie du mémoire au Conseil du trésor que vous avez fourni pour cet engagement financier, pour être autorisé à procéder de cette façon-là?

M. Ferland: Oui. Je pense que c'est le ministère des Communications...

M. Garon: Ça ne fait rien.

M. Ferland: ...qui est l'organisme central.

M. Garon: Sauf que c'est le ministère qui dépense l'argent qui doit répondre en commission parlementaire. Alors, c'est le ministère des Transports qui doit répondre pour ses dépenses, même si ça passe par le ministère des Communications.

M. Ferland: Alors, on va relever - il y a quatre ans - ce processus-là et on va fournir le document correspondant à ce que vous demandez.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. Ferland, la question du député de Lévis, je pense, a trois volets, trois questions. Est-ce que l'engagement 5 est vérifié, sous réserve de l'information?

M. Garon: Des renseignements qui vont nous être fournis.

M. Ferland: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Donc, ça complète le mois de mai 1991. J'appelle l'engagement 1 du mois de juin 1991 du ministère des Transports, M. le ministre.

Juin

M. Elkas: Merci beaucoup, M. le Président.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 2.

M. Garon: La Société des traversiers, 19 000 000 \$. Est-ce que ça a été le montant total, la subvention de 19 000 000 \$ à la Société des traversiers du Québec, ou s'il y a eu d'autres montants qui ont été ajoutés par la suite? Quel est le total des montants pour l'année 1991-1992, puisqu'il s'agit d'un engagement du mois de mai 1991? Est-ce qu'il y a eu d'autres montants ou si c'est le seul?

M. Elkas: Dans un premier temps, M. le député, c'est 19 000 000 \$, et le montant total, c'est 25 600 000 \$.

M. Garon: C'est 19 000 000 \$ sur un total de 25 000 000 \$ ou 26 000 000 \$, vous dites?

M. Elkas: 25 600 000 \$.

M. Garon: Maintenant, est-ce que vous avez l'intention de procéder, au cours de l'année 1992-1993 et des années suivantes, de la même façon? Je sais qu'à plusieurs reprises la Société des traversiers voulait changer les bateaux qui prennent les automobiles pour des petits bateaux ou, comme vous voulez, des plus petits traversiers ou des grosses chaloupes pour faire la traversée entre Québec et Lévis. Est-ce que vous avez l'intention de continuer avec les traversiers que nous connaissons, qui permettent le passage des automobiles?

M. Elkas: Regardez, on doit, comme vous le savez, en bons responsables, députés, ministres, représentants du peuple, regarder l'ensemble des subventions qu'on donne. Il est sûr que, toutes les fois qu'on soulève le point des 6 000 000 \$ de déficit qu'on encourt avec la traverse de Lévis, tout le monde pense qu'on va aller de l'avant en essayant d'abolir le service. Je ne pense pas que ce soit juste d'accuser le ministre de faire la même chose. Ce qu'on fait, c'est d'essayer de trouver une solution à long terme aussi, non seulement à court terme, mais à long terme, qui va régler les problèmes des gens pour leur donner un service équitable, quelque chose de sécuritaire et quelque chose de confortable aussi, pour attirer des gens à le prendre, mais ça ne veut pas dire que le ministre ou le ministère a toutes les réponses à ces choses.

Alors, c'est pour cette raison-là que j'ai mis sur pied une table de concertation qui comprend les gens de la rive sud ainsi que les gens de la rive nord. On a eu une journée de réflexion sur un ensemble de dossiers. On va finalement mettre sur pied un comité permanent qui va regarder l'ensemble des transports dans la région de Québec, rive sud et Québec, des gens qui vont se joindre à la CUQ, des gens de Lévis, de Saint-Romuald, un arrondissement assez important. À l'intérieur de tout ça, on retrouve le transport que je considère comme un transport en commun: la question du traversier. Puis, il me semble qu'avant que le ministère s'engage à faire des démarches, on a lancé des idées. Il y a des études qui ont été faites par le milieu. Au lieu de s'engager, puis de dire: Voici la solution et c'est final, il me semble que c'est normal qu'on demande aussi au milieu de faire une analyse de ce qui a été étudié et de voir ce qu'eux aussi pourraient apporter. Parce que les contribuables de Lévis et les contribuables de Québec sont tous les mêmes contribuables et c'est toujours aux mêmes qu'on va chercher de l'argent de leurs poches pour offrir des services semblables. (15 h 20)

Alors, pour répondre à votre question, il y a des scénarios qui ont été déposés, mais ça ne veut pas dire que c'est la chose finale.

M. Garon: Vous avez fait une étude préliminaire sur la possibilité d'un métro entre Québec et Lévis, mais l'étude s'est terminée, semble-t-il, alors qu'elle indiquait que le coût pourrait être de 220 000 000 \$. On m'a dit que l'étude était faite sur des analyses des coûts de creusement pour le métro de Montréal. Étant donné qu'on sait maintenant comment ça a coûté pour passer des fils à Grondines - des fils, ce n'est peut-être pas plus important que le monde, en tout cas... On a fait un tunnel de 4 km, 3,5 m de large, ça veut dire, je pense, si ma mémoire est bonne, 13,5 ou 14 pi de large, de diamètre, qui a coûté, on m'a dit, 25 000 000 \$, bétonné.

J'aimerais savoir si on a déjà fait une étude sur le coût d'un métro, mais pas conçu comme une autoroute, parce que trop souvent, dans le passé... Encore là, quand on parle de 6 km, on pense à une voie comme pour un autobus, quand il était question de faire une autoroute de centre à centre, entre Québec et Lévis, dans les années soixante, avec un transport en commun là-dedans. C'est évident qu'à ce moment-là, si on descend en autobus, pour avoir une pente, le trou est pas mal plus long. Mais, si on fait un métro avec des ascenseurs à chaque bout, le trou est pas mal moins long. Alors, j'ai remarqué qu'on a parlé de 6 km. Moi, je ne suis pas convaincu qu'on ait besoin de 6 km. J'ai l'impression que peut-être avec 4 km, peut-être moins même, ça serait suffisant parce qu'à ce moment-là il est en ligne droite et les gens débarquent à des ascenseurs comme dans un

méto. Ils descendent dans des ascenseurs et puis ils prennent le méto, ils traversent et ils remontent dans l'ascenseur à l'autre bout.

Mais, quand on regarde que pour faire 4 km, 14 pi de large, pour des fils téléphoniques à Grondines, ça a coûté 25 000 000 \$, bétonné, peut-être qu'avec cette technologie... La technologie a bien avancé depuis... Le méto de Montréal, ça date de longtemps, ça fait une trentaine d'années. Alors, la technologie a bien avancé depuis ce temps-là. On regarde la Manche, les taupes qui avancent en tournant là, puis le roc se retrouve en arrière, les camions le ramassent et s'en vont. Ce n'est pas la même technologie. Quatre kilomètres, aujourd'hui, pour un méto, ce n'est pas quelque chose de très considérable. Alors, est-ce qu'on a fait une étude sérieuse du coût d'un méto entre Québec et Lévis, étant donné qu'on cherche des moyens alternatifs de faire en sorte que ça soit plus efficace? Parce que, là, on parlerait de quelque chose qui traverserait dans quatre à cinq minutes. Là, on parlerait d'une alternative sérieuse plutôt que d'alternatives qui ne sont pas plus rapides que le système actuel. À ce moment-là, les gens pourraient être intéressés à connecter justement le transport en commun ou encore un stationnement comme à Longueuil, à laisser leur automobile et puis à traverser. Et la durée des ponts serait prolongée considérablement. Autrement, les gens vont demander de plus en plus... D'ailleurs, les chambres de commerce se sont prononcées pour un troisième lien par l'île d'Orléans. Mais ça, ça va coûter beaucoup plus cher.

Est-ce qu'on a étudié le coût d'un méto selon les techniques les plus modernes de creusage - pas les techniques anciennes - comme pour les fils de Grondines?

M. Elkas: Premièrement, M. le député, si vous me permettez, je n'aimerais pas qu'on compare des fils électriques à des vies humaines. Alors, les préoccupations des gouvernements, évidemment, c'est de construire quelque chose de sécuritaire. Quant à la taupe, il est évident que c'est quelque chose dont on se sert aujourd'hui. Dans la région de Montréal, on s'en est servi pour des prolongements de métros. On s'en est aussi servi pour des projets d'assainissement des eaux usées. C'est quelque chose qui fonctionne assez bien. Sauf que ça va bien tant et aussi longtemps qu'on n'arrive pas dans le gros roc. Je vous dis que ça peut coûter pas mal cher. Au moment où je vous parle, on n'a pas fait d'études. Il n'y a pas de demande comme telle, mais on peut figurer, avec le projet de Lévis, environ 60 000 000 \$ du kilomètre. Alors, si on parle de réduire de 6 000 000 \$ à 4 000 000 \$ du kilomètre, on est encore dans les 240 000 000 \$ à 250 000 000 \$ pour un méto entre les deux points.

Je vous parle seulement d'un escalateur à

chaque bout. On n'ajoute pas tellement d'autres infrastructures. C'est pas mal limité. Alors, bien sûr, on veut regarder à l'avant. Je pense qu'on veut le faire dans les intérêts de nos enfants, pas nécessairement dans les nôtres, mais on a des décisions à prendre aujourd'hui pour les années 2020 et puis on va le faire. Par contre, il y a toujours une question de capacité de payer et, pour le moment, je pense que ce qui est important, c'est d'impliquer le milieu comme on l'a fait dans la région de Montréal.

Le gouvernement a voulu supporter les municipalités dans la planification du transport en commun, et c'est exactement ce qu'on veut faire. Je ne peux pas croire qu'on se limite simplement aux joueurs de la CUQ. On doit aller au-delà de cette région qui est une communauté urbaine, mais il faut comprendre qu'il y a du service qui doit servir les régions éloignées. Un peu comme la région de Montréal, où on se limitait à la CUM. Aujourd'hui, on a agrandi le rayon et on a maintenant un CMTC qui regarde et planifie le transport pour les années à venir.

M. Garon: Parce que j'ai vu, dans la revue **Construire** de juin-juillet 1992, un titre d'un article par Yvon Giroux «Développer la vision 2020 pour s'éviter de graves ennuis». On voit votre photo en gros. Vous parliez d'un plan d'avenir pour la vision 2020. Dans cette vision 2020, voyez-vous un méto entre Québec et Lévis ou si vous voyez des bateaux-passeurs comme au XVIIIe siècle...

M. Elkas: Mais je pense que...

M. Garon: ...où on reviendrait à des bateaux, comme dans le temps des bateliers - peut-être pas avec des rames mais avec des moteurs - pour transporter des individus à pied? On était aussi bien avec le pont de glace. Avec le pont de glace, on avait un pont tout l'hiver, au moins. Pour rendre service à Montréal et aux autres, on n'a plus notre pont de glace dans la région de Québec. On avait un pont de glace direct en face de Québec et Lévis. C'est pour ça que, dans cette vision 2020, je dis que l'avenir, dans les technologies modernes et dans les systèmes de communication rapide...

M. Elkas: Regardez, M. le député de Lévis, je pense qu'il est important... Et ça fait trois ans que vous me demandez la même question à savoir si on a l'intention d'aller de l'avant avec une espèce de méto entre les deux points. Mais avant que le gouvernement, lui...

M. Garon: Pas entre les deux points.

M. Elkas: Les deux points, Québec et Lévis.

M. Garon: Entre le centre de Québec et le centre de Lévis.

M. Elkas: Deux points, j'ai dit.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Alors, avant qu'on s'enligne sur une décision formelle qui va entraîner des coûts additionnels - que vous avez l'habitude de critiquer - il me semble qu'il est important qu'on ait, du milieu, une volonté d'aller dans cette direction-là. C'est pour ça que c'est important que la table de concertation mise en place travaille avec nous - on ne sera pas absent de la table - et, de là, on va pouvoir préparer... On va regarder l'offre et la demande. On va regarder qu'est-ce qu'on peut envisager dans les années 2020. Entre-temps, s'il y a des changements dans les traversiers entre Lévis et Québec... Il est évident qu'on ne le fera pas à l'aveuglette. Il me semble que c'est important que, si on remplace une unité dans la région de Lévis-Québec, on puisse l'envoyer ailleurs. C'est parce qu'il y a des besoins ailleurs aussi. On n'est pas limité seulement...

M. Garon: Quand vous parlez...

M. Elkas: ...à cette région-ci. Il y a d'autres régions aussi qui ont des besoins.

M. Garon: Parce que, moi, je...

M. Elkas: Il y a des possibilités. On pourrait prendre des traversiers ici et les envoyer ailleurs, en les remplaçant avec quelque chose qui est plus efficace, qui se prête mieux au milieu de Lévis-Québec.

M. Garon: Non, mais ce que je vous demande, au fond... Tantôt vous m'avez dit que vous ne parliez pas des fils, parce que des fils, ce n'étaient pas des êtres humains. Mais vous avez fait des métros pour l'eau sale. Peut-être que les gens valent autant que l'eau sale. À Montréal, on a le droit d'avoir des grands trous pour l'eau sale et on creuse. Mais ici, quand vous calculez 60 \$ du kilomètre...

M. Elkas: 60 000 000 \$.

M. Garon: ...60 000 000 \$ du kilomètre...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...c'est selon quelle technologie, ça?

M. Elkas: Ça, c'est la plus récente technologie.

M. Garon: Parce qu'à Grondines ça a coûté 6 000 000 \$ du kilomètre.

M. Elkas: Non, mais on ne parle pas de la

même chose.

M. Garon: Bien, c'est 14 pieds de large. (15 h 30)

M. Elkas: Ce sont des choses biens différentes et il y a les infrastructures associées au tunnel, qu'on doit considérer aussi, il y a les ascenseurs, il y a les infrastructures, on parle de la ventilation. Il y a un paquet d'affaires qui seraient intéressantes, parce que je ne vous lance pas un chiffre comme ça, là. Je vous lance un chiffre des derniers prolongements et des nouvelles technologies associées avec les prolongements qu'on vient de faire dans la région de Montréal. Alors c'est...

M. le député de Lévis, demandez à n'importe qui, dans le milieu, le métro, aujourd'hui, grosso modo, combien ça coûte. Ils vont vous répondre: 50 000 000 \$ à 60 000 000 \$, en partant, dépendant de ce qu'on va voir aussi.

M. Garon: Et les fils de Grondines...

M. Elkas: Mais ce n'est pas la même chose.

M. Garon: Le diamètre était quand même de 14 pieds.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Faire passer deux rames de métro d'un bord à l'autre, ça prend quelle largeur?

M. Elkas: Je ne sais pas ce qui est arrivé à Grondines, je ne sais pas quelle sorte de sol ils ont, mais, ici, on joue dans le roc, dans le vrai roc. Un autre exemple qu'on peut apporter. On nous critique parce qu'on a fait des «surdépenses» dans la région de Montréal dans la fameuse... le projet de la Métropolitaine. On ne savait pas sur quoi on travaillait. Là, aujourd'hui, ça devient de plus en plus important qu'on sache dans quoi on travaille, mais, pour répondre à votre question, si vous me demandez combien ça pourrait coûter, grosso modo, voici la réponse, et je ne l'ai pas pondue tout seul.

M. Garon: Bien, vous allez être obligé de le savoir avant longtemps parce que... Je comprends que les revendications environnementales des Cris sont importantes dans le Grand-Nord, puisqu'il y a un gros village de 2500 de population, excepté que... N'essayez pas de passer d'autres lignes d'Hydro sur l'île d'Orléans et sur la rive sud, comme on a passé des lignes à Beauport, l'île d'Orléans et Beaumont, avec des lignes au-dessus du fleuve. Les gens vont peut-être aussi considérer qu'ils sont aussi importants là qu'ailleurs. Et, quand on fera des barrages, ils vont peut-être dire aussi: On ne prendra pas de pylones plus que... On va demander d'être respectés autant qu'on l'a demandé ailleurs. Là, il est question de passer des lignes dans le Nord.

Vous savez, dans les derniers débats, les lignes, il va falloir qu'elles aillent quelque part. Alors, on va voir. Si vous êtes capables de creuser pour des fils, vous êtes capables de creuser pour du monde. Si on est capable de creuser chaque bord de Québec pour des fils et que, dans Québec, on n'est pas capable de creuser pour du monde, entre Québec et Lévis, le débat va être sérieux, parce qu'on va être dans le même roc.

M. Elkas: Il faudrait, pour comparer les choses, se baser sur des expériences qu'on a vécues ailleurs, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Vous allez comprendre ça.

M. Garon: C'est pour ça que je vous parle de Grondines.

M. Elkas: Un tunnel pour des fils, c'est une chose, mais un tunnel pour transporter du monde... La ventilation, il y a l'ensemble... Là, on regarde, 25 000 000 \$ simplement pour creuser le trou.

M. Garon: Oh! Un instant, là. Les gens vont vouloir aller dans...

M. Elkas: Et 25 000 000 \$ pour la ventilation, la mécanique et tout ce qui est associé avec.

M. Garon: Quand les gens vont aller voir si les fils sont corrects, pour les réparer, je suppose qu'ils vont y aller avec des scaphandriers?

M. Elkas: Ce n'est pas la même chose! Ce n'est pas la même chose!

M. Garon: Il va falloir qu'ils aillent aussi voir les fils de temps en temps. Il va falloir qu'ils se promènent dans ce tunnel-là avec les fils. Il va falloir qu'ils fassent des réparations, à un moment donné. Les gens vont vouloir passer là aussi.

M. Elkas: Une fois mis en place, il y a aussi la question à savoir qui va payer au niveau de l'exploitation. Comme vous le savez...

M. Garon: C'est deux affaires.

M. Elkas: ...on s'est retiré de l'exploitation. Ça pourra changer dans les années à venir, mais, aujourd'hui, c'est des municipalités, membres de cet organisme, qui seraient obligées de payer au-delà de 2 000 000 \$ par année pour l'exploitation; 3 000 000 \$ ou 4 000 000 \$ par année, parce que, si l'on parle de 4 km, c'est estimé que ça coûte 1 000 000 \$ du kilomètre pour

exploiter un métro.

M. Garon: Mais, à ce moment-là...

M. Elkas: Alors, 4 000 000 \$, demandez ça aux contribuables de Lévis...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...demandez ça aux contribuables de Québec et comparez ça aujourd'hui ou même dans 15 ans - «you have to extrapolate the costs» - à savoir si je maintiens le pont comme c'est aujourd'hui ou si je mets du **métrobus**. Si je compare les coûts, il est évident qu'il y a des choix qui vont être faits. Je ne pense pas que, dans les temps qui courent, les gens soient prêts à accepter un autre fardeau de 4 000 000 \$ pour le transport en commun. Il faut se demander cette question aussi. C'est pour ça que ce comité est mis sur place parce qu'on cherche... Et on a souvent dit que les municipalités devraient être imputables. Bien là, on ne leur lance pas nécessairement la balle et on ne leur dit pas: Arrivez avec la solution, mais on devient «partners» dans les décisions qu'on doit prendre pour l'avenir du transport en commun de la région de Québec.

M. Garon: Bien, ce ne sera pas pire que de payer 30 \$ qui ne servent à rien pour les gens de la rive sud. Ils paient 30 \$ qu'ils envoient ailleurs alors qu'ils sont ceux qui payent le plus cher; ils payent 2 \$ par passager actuellement. Même les enfants, pour aller à l'école, payent 2 \$.

M. Elkas: Malheureusement, si vous voulez faire ce débat-là, on peut en avoir pour longtemps.

M. Garon: Non, non. Nous autres, on va demander le même montant d'argent que pour Montréal. Le gouvernement conservateur parie actuellement d'un pont-tunnel de 1 000 000 000 \$ avec l'Île-du-Prince-Édouard pour 118 000 de population. Sur la rive sud de Québec, il y a à peu près 400 000 de population. Ce n'est quand même pas une bourgade, là.

M. Elkas: Oui, mais il y a déjà des ponts existants. Il y a des moyens de transport existants. Il faudrait encourager les modes qui sont très efficaces, éprouvés, comme les **métrobus**. Vous seriez le dernier, j'espère...

M. Garon: C'est-à-dire de faire le tour entre Lévis et Québec, vous parlez d'au-dessus de 30 km, tandis que ça peut être fait à peu près en 3 km. Vous parlez d'au-dessus de 30 km ou autour de ça. Tantôt, les ponts vont être de plus en plus bouchés et, à ce moment-là, quelle sera l'alternative? C'est uniquement en termes

de... Moi, je parle toujours sur une base économique de coûts-bénéfices: Qu'est-ce que coûte la situation actuelle? Qu'est-ce que coûterait une situation nouvelle avec un système centre à centre qui aiderait beaucoup Québec aussi parce que le point de chute de tous les gens qui arrivent en transport en commun serait dans Québec? Quand vous parlez d'étalement, l'étalement urbain ça coûte cher aussi.

M. Elkas: Ah oui! Très cher, parce que c'est vrai qu'il y a des gens comme vous et nous qui représentons seulement des banlieues. Dans le temps qu'on était vraiment actif dans le milieu municipal, on faisait notre part aussi pour aller chercher notre partie du gâteau, puis on amenait des écoles dans notre coin. Alors, qu'est-ce qui arrive dans tout ça? C'est que ça prend des routes, ça prend des modes de transport pour envoyer les gens d'une place à l'autre, puis c'est sûr qu'on est toujours pris à contribuer. Alors, il faut arrimer nos projets et, malheureusement, ça ne s'est jamais fait dans le passé. Mais encore, M. le député de Lévis, vous allez comprendre que notre gouvernement est sensible aux coûts que ça peut coûter. Quand je regarde...

M. Garon: Ah! Je ne suis pas sûr.

M. Elkas: Bien oui! Écoutez, là, il y a des projets de prolongement de métro dans la région de Montréal. Je voudrais être bien clair, là; on ne dit pas non au projet, mais, entre-temps, il y a d'autres moyens de transporter du monde, puis je pense que vous allez nous supporter quand on parle du projet de train de banlieue ou de projets qui sont équitables et moins dispendieux. On pourrait transporter bien du monde sur des chemins de fer qui sont disponibles aujourd'hui, et Dieu sait que ça pourrait être un peu une réponse à une partie des problèmes auxquels cette région-ci ne fait pas face aujourd'hui, mais peut-être dans 10 ans, avec la croissance.

Un de mes sous-ministres, et je regrette, je ne veux pas le viser, mais on était en discussion une journée à une table, puis il m'a soulevé le fait qu'il y avait des délais de quatre minutes à un échangeur dans son comté. Quatre minutes! Il faudrait aller dans la région de Montréal où les gens attendent une demi-heure ou trois-quarts d'heure pour se déplacer de 1 km. Alors, vous allez comprendre que ce n'est plus la même chose, là. La demande n'est pas aussi accrue ici, pour le moment, pour justifier des grandes études sur les métros. Mais, comme je vous l'ai mentionné au début, si c'est la volonté de ce comité d'aller de l'avant, eh bien, on trouvera les fonds.

M. Garon: Quel comité?

M. Elkas: Il y a un comité, une table de concertation de la région de Québec, incluant la

rive sud, qui a été...

M. Garon: Oui. Il y a eu une rencontre, mais ce n'est pas un...

M. Elkas: Non. On a eu une rencontre, M. le député, puis ces gens-là nous... C'est sûr qu'on ne peut avoir 15 personnes sur un comité de travail. Leur premier mandat, c'est de s'assurer qu'une ou deux personnes puissent représenter une région de la grande région de Québec.

M. Garon: Quelles sont les personnes qui sont sur ce comité-là?

M. Elkas: On les a?

Une voix: Les négociations ne sont pas terminées encore. Il y en a une partie...

M. Elkas: Elles sont déléguées par les municipalités. Elle n'est pas terminée encore, mais ça devrait se terminer bientôt.

M. Garon: Qu'est-ce qui n'est pas terminé?

M. Elkas: La délégation des personnes qui doivent siéger.

M. Garon: Si elles ne sont pas nommées, le comité ne fonctionne pas encore.

M. Elkas: Non, non, mais on s'est parlé dès le début. Nous autres, pendant ce temps-là, on fait la préparation pour le début de ces rencontres. Il ne faut pas attendre qu'on se rencontre puis là commencer à faire nos travaux. Dès qu'on aura tous les noms, ces gens-là vont pouvoir s'asseoir; on va les convoquer, puis là on va se retrousser les manches, puis on va...

M. Garon: Ils ne sont pas nommés.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ils ne sont pas nommés encore.

M. Elkas: Il y en a plusieurs qui ont été nommés, oui.

M. Garon: Qui? Est-ce qu'on peut avoir la liste de ceux qui ont été nommés?

M. Elkas: Ils sont presque tous complétés. On va vous envoyer les noms.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, vous n'avez pas de projet immédiat pour la Société des traversiers en termes de changement des opérations actuelles?

M. Elkas: À court terme, non.

M. Garon: O.K. À court terme, ça veut dire quoi?

M. Elkas: À court terme, c'est d'ici six mois, d'ici un an. Je n'en ai pas, non.

M. Garon: Puis à moyen terme?

M. Elkas: Même si on passait une commande, si on avait l'approbation d'un comité qui représente les municipalités, si vous voulez, seulement la question de Lévis-Québec, ça prendrait trois ou quatre ans avant qu'on puisse avoir un nouveau traversier. Alors, ce n'est pas du jour au lendemain qu'on peut tout changer. Mais, avant qu'on change ça, on va certainement avoir l'appui du milieu.

M. Garon: Ça va.

Le **Président (M. Gauvin):** L'engagement 2, vérifié.

M. Garon: Alors, vous ne procéderez pas sans l'appui du milieu.

M. Elkas:...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: L'appui du milieu?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: De la table. C'est pour ça qu'on l'a mis en place, ce monde-là, pour faire la même chose qu'on a faite à Montréal.

M. Garon: Parce que, moi, la critique que j'ai, dans le domaine des traversiers, c'est de ne pas vous brasser assez. La seule critique que j'ai du milieu, ils disent que je ne suis pas assez revendicateur par rapport à la Société des traversiers.

M. Elkas: Mais voulez-vous les maintenir, M. le député de Lévis? Est-ce que c'est votre option?

M. Garon: Moi, j'ai dit que, tant qu'on n'a pas un système meilleur - et je pense que le seul système meilleur que je connaisse, c'est un métro entre Québec et Lévis - bien là, ça ne donne rien de changer pour des petits bateaux.

M. Elkas: Alors, vous dites que vous voulez garder le statu quo...

M. Garon: Bien non, ce n'est pas ça que j'ai dit.
(15 h 40)

M. Elkas: ...pour cinq, six ans.

M. Garon: Pour maintenir...

M. Elkas: Avec un déficit de 5 000 000 \$, 6 000 000 \$.

M. Garon: Quand je parle d'un métro, je tiens compte aussi qu'il y a des coûts d'opération au système actuel et qu'un système éventuel devrait être plus efficace. Mais plus efficace... Un gros facteur, c'est le temps, et le temps... Je sais bien aussi où sont les traversiers de part et d'autre du fleuve. Le bateau, il ne part pas du centre de Québec, il ne part pas du centre de Lévis, il part du bord de l'eau. Alors, un système qui va partir du bord de l'eau, ce n'est pas nécessairement là où les gens peuvent aller pour le transport en commun. Si on veut donner une chance, vraiment, au transport en commun, à mon avis, il n'y a pas d'autre système actuellement qu'un métro direct. Il faut analyser les coûts, mais pas quelqu'un qui dise: Fais-moi une étude pour me prouver que ce n'est pas bon. Ce n'est pas ça. C'est de faire une étude pour voir, avec les techniques les plus modernes, combien ça coûterait et une analyse coûts-bénéfices de ce que ça pourrait être. Alors, ça va. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 3.

M. Garon: Quelle est la part des autres dans... Vous payez 28 000 \$ pour une étude pancanadienne, une enquête pancanadienne sur des priorités canadiennes en recherche et développement dans le domaine des Intelligent Vehicles-Highway Systems. Des véhicules intelligents!

M. Elkas: Proportionnelle à la population. L'ensemble du budget est de 112 000 \$.

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

M. Elkas: Oui, c'est fini. La première étape du rapport est déposée, la finale n'est pas encore déposée.

M. Garon: C'est quoi ça, des Intelligent Vehicles-Highway Systems?

M. Elkas: C'est un système de «smart cards», si vous me comprenez. L'intelligence derrière la carte. Une nouvelle technologie qui s'introduit.

M. Garon: Un véhicule qui marche tout seul? Vous n'avez pas besoin de le conduire, si le véhicule est intelligent?

M. Elkas: Si vous me permettez: «Traffic signals control systems in most of the larger

cities across Canada, freeway corridor traffic management projects in Toronto and Montréal areas, automatic vehicle monitoring and control systems for bus transit in Hull, Halifax and Toronto as well as several other Canadian cities and wide area vehicle monitoring of trucks using satellite communications.»

M. Garon: Halifax?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Vous avez dit: Halifax et Toronto?

M. Elkas: Il y a Halifax, Hull, Toronto...

M. Garon: Est-ce que je peux avoir une copie du protocole d'entente et une copie du rapport préliminaire que vous avez reçu?

M. Elkas: Ce sont les systèmes qui ont été divisés en cinq catégories, et ils s'appliquent partout, d'ailleurs.

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

M. Elkas: «Sure».

M. Garon: ...du rapport préliminaire qui a été fait?

M. Elkas: «Yes».

M. Garon: Merci. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 4.

M. Garon: Combien y a-t-il eu d'employés ici? Subvention accordée au club social des employés du ministère des Transports, pour une fête «Quart de siècle», à l'intention des employés...

M. Elkas: 355.

M. Garon: 355 employés?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça veut dire une fête qui a coûté 300 \$ par employé.

M. Elkas: Bien, il y a leurs conjoints aussi, et ça comprend le repas, les cadeaux-souvenirs, comme vous le savez, qui existent, et il y a divers autres coûts, un coût de quelque 3000 \$. L'ensemble du budget était de 96 000 \$. Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que la seule chose que le ministère des Transports subventionne... C'est la participation dans le club social, si vous permettez.

M. Garon: C'est une fête qui a coûté combien, au total?

M. Elkas: 96 000 \$.

M. Garon: Ça a coûté 274 \$ par personne, par employé. Ça fait un gros souper.

M. Elkas: Pour les gens qui ont travaillé, M. le député de Lévis...

M. Garon: Je comprends, mais...

M. Elkas: ...qui ont donné 25 ans de service... Ça comprend, comme je l'ai mentionné, l'orchestre, les repas, les conjoints, les cadeaux-souvenirs.

M. Garon: Est-ce que le club social a fourni quelque chose ou si vous avez payé le montant à 100 %?

M. Elkas: Non, le club social n'a pas fourni, pas que je sache.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la ventilation du coût de la fête à 96 000 \$ pour 350 personnes?

M. Elkas: Si vous voulez la ventilation, il y a 355 jubilaires. Pour le repas et le cocktail, c'est 40 282,50 \$; les cadeaux-souvenirs, 42 789,60 \$, sans la TPS. Au niveau de l'administration, les gens qui ont tout organisé, ça veut dire aussi les taxes, les fleurs et autres, on parle de 13 000 \$.

M. Garon: Des fleurs?

M. Elkas: C'est inclus dans ça.

M. Garon: 13 000 \$ pour des fleurs.

M. Elkas: Les locations, les fleurs, les taxes, la chambre et tout.

M. Garon: Mais c'est quand même un gros montant; 25 ans de service, ce n'est pas des gens à leur retraite, là.

M. Elkas: M. le député de Lévis, ça fait 30 ans qu'on le fait, et je ne sais pas si...

M. Garon: Non, non, mais on est dans une période où on est très serré financièrement. On a 30 000 000 \$ de déficit.

M. Elkas: En 1981 aussi, M. le député de Lévis, on était dans la misère.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: En 1981 aussi on était dans la

misère. Mais on a réduit nos coûts, on a trouvé des moyens d'y aller plus doucement.

M. Garon: Tout à l'heure, on entendait aux nouvelles, ce midi, que la dette, au Canada, par citoyen - je ne me rappelle pas de quel âge - est de 82 000 \$. Je ne sais pas si c'est vrai. Je n'ai pas vérifié. Il me semble que c'est ça, 82 000 \$. Seulement en taux d'intérêt, là, imaginez-vous ce que ça représente 82 000 \$ par citoyen qui a 30 et quelques années. Quand ils viennent au monde, je ne me rappelle pas du montant, mais on disait que le Conseil du trésor venait de faire les chiffres, là. Habituellement, on a les fêtes de l'argent qu'on a dans ses poches. Quand on a surtout des déficits, tant à Ottawa qu'à Québec, bien, il faut être prudent dans l'argent qu'on dépense. On peut fêter autant, parce que la fête, c'est souvent une affaire de coeur; ce n'est pas seulement une affaire d'argent. Vous savez, des fois, vous pouvez offrir une rose à une amie et être apprécié davantage que si vous en donnez deux douzaines. Ce n'est pas toujours la quantité. C'est souvent aussi la qualité des sentiments qui prévaut.

Une voix: ...de Montréal.

M. Garon: Non, mais je vais vous dire une chose. Les gens ne trouvent pas beaucoup drôle au gouvernement...

Une voix: C'est mieux une rose qu'une douzaine d'oeillets.

M. Garon: La preuve: on voit, actuellement, que le taux d'insatisfaction est presque à 70 %. Alors, est-ce qu'on reprend les traditions? Bien, habituellement, on a les traditions de ses moyens. Si je suis riche, je peux faire un plus beau cadeau que quand je suis cassé. Actuellement, bien, les gens qui paient... Ce n'est pas le ministre qui prend l'argent. Ce n'est pas le premier ministre qui prend l'argent dans ses poches, c'est le citoyen qui paie des taxes et qui est écoeuré d'en payer.

Le Président (M. Gauvin): Je m'excuse, là.

M. Garon: C'est ça, essentiellement.

Le Président (M. Gauvin): Je vous invite à échanger avec M. le ministre qui est ici pour informer...

M. Garon: Je m'adresse tout le temps au président.

Le Président (M. Gauvin): ...la commission.

M. Garon: Je ne m'adresse pas au ministre, je m'adresse au président.

Le Président (M. Gauvin): Bien, là, vous répondiez à la question du député de Rousseau.

M. Garon: Il avait eu une remarque. Ça m'a permis de...

Le Président (M. Gauvin): Non, mais il s'agit de revenir à l'intérêt de la commission.

M. Garon: C'est pour ça que vous devriez dire au député de Rousseau d'arrêter de parler.

Une voix: On devrait l'inviter. On ne l'a pas invité.

M. Elkas: A-t-il 25 ans de service, le député de Lévis?
(15 h 50)

M. Garon: Je ne vais pas à ces invitations qui coûtent de l'argent aux contribuables.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 5.

M. Elkas: Lorsque vous aurez 25 ans de service, ce qui n'est pas nécessairement probable, on va vous inviter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Moi, dans 9 ans j'aurai 25 ans de service.

Une voix:...

M. Garon: Non. Ce qui me satisfait le plus, c'est mes majorités électorales. C'est ça qui est le plus grand compliment, puis ça ne coûte pas une cent.

Le Président (M. Gauvin): De toute façon, il n'est pas coutume d'envoyer des invitations 9 ans à l'avance.

M. Garon: Non, non. On se comprend, parce qu'il y en a qui feraient les invitations et qui ne seraient pas là au moment du 25e.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5.

M. Garon: Engagement 5. Subvention accordée pour le maintien et l'amélioration du service des traversiers pour passagers. Ça va, ça. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Engagement 6.

M. Garon: Subvention accordée pour des améliorations à l'aéroport d'Amos. Est-ce que l'aéroport appartient à la ville? Parce que c'est une subvention à la ville d'Amos.

M. Elkas: C'est un aéroport de la ville, de la municipalité.

M. Garon: L'aéroport appartient à la ville?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça va, vérifié.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce qui complète les engagements du mois de juin 1991.

M. Garon: Le mois de juillet, il n'y en a pas.

Le Président (M. Gauvin): Donc, pour juillet, il n'y a pas d'engagement. Nous procédons avec les engagements du mois d'août. L'engagement 1.

Août

M. Garon: Contrat pour la location à long terme de deux avions par voie de crédit-bail: 5 500 000 \$, en dollars US; 5 500 000 \$ US. Ça veut dire 20 % de plus, 6 600 000 \$. Sur invitation, sept soumissions reçues. On n'a pas les montants des propositions des autres. Alors, ce n'est pas le montant qui tenait compte... Ce n'est pas selon le montant. Avez-vous offert le contrat au plus bas soumissionnaire ou non?

M. Elkas: Je peux vous le fournir.

M. Garon: C'est drôle, le fournisseur s'appelle Crédit-bail BNP (Canada) inc., Montréal. Après ça, Crédit-bail Banque Laurentienne. Avez-vous loué les avions des banques? Parce qu'il y a eu la Banque Laurentienne, la Banque Nationale et la Banque Royale qui ont fait des propositions et vous avez accordé ça à Crédit-bail BNP. BNP - je ne sais pas c'est quoi, BNP - (Canada) inc.

M. Elkas: BNP, c'est la Banque Nationale de Paris.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: Ceux qui ont soumissionné: Crédit-bail Banque Laurentienne inc., Crédit-bail Banque Nationale de Paris inc., Crédit-bail Banque Royale inc. et Crédit-bail CIBC ltée. Ah! excusez, il y en a encore. Crédit-bail City-Bank Inc., Fimacor International Ltd., Trust First City, GATX Corporate Leasing Inc., GPA Group PLC, AGES Air/Group Equipment Sales Inc. Les ententes sont faites avec le ministère des

Finances, évidemment. Donc, on suit leurs recommandations.

M. Garon: Est-ce que les avions sont loués? Quelles sont les conditions de la convention?

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: C'est un crédit-bail pour 10 ans et, à la fin des 10 ans, ça nous revient.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce que ça a coûté 5 500 000 \$ au total ou si ça a coûté un montant différent?

M. Elkas: Au total.

M. Garon: Le total, c'est 5 000 000 \$. Ça n'a pas coûté plus cher?

M. Elkas: 5 500 000 \$.

M. Garon: US?

M. Elkas: US.

M. Garon: Quels sont les avions en question?

M. Elkas: Le Sherpa.

M. Garon: Puis quelle est la période?

M. Elkas: Le Sherpa qui a remplacé le DC-3 qui s'est écrasé dans le Nord en 1990, à l'été, je crois, puis le Cheyenne qui remplace - je ne peux pas me souvenir du nom, du terme là - un avion jet, un réacté qu'on avait, HS-125, qui a servi à plusieurs premiers ministres du Québec.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça complète l'engagement 1?

M. Garon: C'est combien par année pour le contrat? Est-ce que c'est une échelle graduée ou si c'est un...

M. Elkas: C'est fixe.

M. Garon: Fixe par année.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Est-ce qu'on décortique le prix de chacun des avions dans le contrat?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie du contrat ou de la convention?

(Consultation)

M. Elkas: On va vous envoyer le compte rendu des deux contrats. Ça va nous faire plaisir.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire par le compte rendu? Le contrat lui-même ou bien...

M. Elkas: Bien, le contrat, il est à peu près ça d'épais. On va vous donner l'important, le résumé de tout ça.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: C'est des contrats d'achat. Si vous voulez, moi, ça va me sauver de l'ouvrage si... On va tout vous l'envoyer et puis vous le feuilleterez vous-même.

M. Garon: Parce qu'il y a deux arrêtés en conseil: un aux pages 2500 et 2501 du 24 avril 1991 concernant l'acquisition de deux avions par voie de crédit-bail, où on parle de 5 500 000 \$ US pour le compte de Crédit-bail BNP (Canada) inc., et un autre, aux pages 42 031 et 42 032, concernant la location à long terme de deux avions par voie de crédit-bail, et là encore la même compagnie, mais on parle de 8 513 561,70 \$ US, à l'exclusion des taxes applicables. Est-ce qu'il s'agit des deux mêmes appareils ou de deux autres appareils, puisqu'il s'agit, dans un cas, d'un décret du 24 avril et, dans l'autre cas, d'un décret du 10 juillet 1991?

M. Elkas: M. le Président, si vous permettez, M. Denis Côté, du service, pourrait répondre à la question de M. le député.

Le Président (M. Gauvin): M. Côté.

M. Côté (Denis-E.): Dans le décret où on parle de 8 000 000 \$, c'est qu'il devait y avoir aussi l'achat d'un hélicoptère biréacteur. Cet achat-là ne s'étant pas encore matérialisé, c'est pour ça que, dans le décret, on était autorisé à emprunter, par crédit-bail, un montant de 8 000 000 \$. Mais, vu qu'il y a juste deux avions qui ont été achetés par crédit-bail, c'est simplement 5 500 000 \$ qui ont été financés.

M. Garon: Mais le décret du 10 juillet 1991 ne dit pas ça. Il parle de la location à long terme de deux avions par voie de crédit-bail, le même titre que l'arrêté en conseil. Il ne parle pas d'un troisième, il parle de deux.

M. Côté (Denis-E.): C'est-à-dire que...
(16 heures)

M. Garon: Puis il dit: Crédit-bail BNP inc., en vue de la location à long terme d'un avion de type Piper Cheyenne-400 et d'un avion de type Short SD3-30 Sherpa PT-645, et de payer au Crédit-bail BNP, en vertu de cette convention, une somme n'excédant pas 8 513 561,70 \$. Il ne parle pas d'hélicoptère.

M. Côté (Denis-E.): À l'origine, il y a eu une convention de mandat entre le gouvernement du Québec et Crédit-bail BNP. La convention de mandat était pour un montant de 8 000 000 \$, lequel comprenait l'achat par crédit-bail du Short Sherpa, du Cheyenne et d'un hélicoptère bimoteur. La matérialisation des transactions a été faite dans l'ordre suivant: le Sherpa et le Cheyenne ont été achetés. Lorsqu'ils ont été achetés, il y a des décrets qui en ont autorisé l'achat par crédit-bail, de même que le mode de financement, mais l'achat de l'hélicoptère bimoteur ne s'étant pas réalisé, c'est pour ça qu'il y a une différence. C'est parce que l'autorisation de convention du crédit-bail, c'était pour un montant de 8 000 000 \$, mais vu qu'il y a simplement deux avions qui ont été achetés, la balance est restée ouverte.

M. Garon: Comment se fait-il, à ce moment-là, que le 24 avril 1991, pour la location de deux avions par voie de crédit-bail, c'est 5 500 000 \$ et que c'est l'autre, par après, pas le premier, mais le deuxième, qui est pour 8 000 000 \$? Celui du 10 juillet 1991, le décret 990-91, qui est postérieur au premier, est pour 8 513 561 \$.

M. Côté (Denis-E.): O.K.

M. Garon: Alors, si je suis votre raisonnement, ça devrait être le premier qui serait pour 8 000 000 \$.

M. Côté (Denis-E.): Non, non. Dans le décret, ils ont dû, sans doute, calculer les intérêts, parce que les 5 500 000 \$, c'est le montant de capital des deux avions. O.K.? Si vous payez des intérêts, le taux d'intérêt est de 9,25 % ferme pour 10 ans. Les intérêts sur 9,25 % ferme pour 10 ans sur un montant de 5 500 000 \$ donnent 8 513 000 \$.

M. Garon: Vous dites que ça doit être les intérêts. Je ne peux pas marcher comme ça, moi.

M. Côté (Denis-E.): C'est les intérêts. Ça ne peut pas être autre chose que les intérêts.

M. Garon: Vous dites: «Ça ne peut pas être autre chose.» Ils ne parlent pas de ça nulle part.

(Consultation)

M. Garon: Bien, le 24 avril, c'est vrai qu'on

parle d'hélicoptère et, le 10 juillet, on parle d'hélicoptère, dans le premier paragraphe. On dit: «Le Conseil des ministres a autorisé le ministre des Transports à mettre en service deux nouveaux avions et un hélicoptère.» Mais ont-ils la même chose dans les deux?

Quand on a un nouvel arrêté en conseil... On ne voit pas les intérêts. L'arrêté en conseil pour 5 500 000 \$. C'est payé comment, ça?

M. Côté (Denis-E.): Pardon?

M. Garon: C'est la location pour un montant annuel? Vous me dites que c'est le même montant par année.

M. Côté (Denis-E.): Le montant est fixe mensuellement. C'est, de mémoire, 68 600 \$ par mois, en dollars US.

M. Garon: En quoi ça prend des intérêts? Je ne comprends pas trop, là. Les intérêts pour une location qu'on paie à chaque mois.

M. Côté (Denis-E.): La façon que c'est fait, un crédit-bail, c'est que c'est l'acquéreur, c'est-à-dire Crédit-bail BNP (Canada) inc., qui a acquis les deux avions et il les reloue au gouvernement sur une base de financement. Maintenant, dans la comptabilité gouvernementale et en vertu de l'Institut des comptables agréés, on doit inscrire dans l'actif la valeur du crédit-bail, c'est-à-dire la valeur du bien acquis et mensuellement, lorsque nous payons la location, il y a une partie qui sert à payer le capital et l'autre partie sert à amortir les intérêts.

M. Garon: Vous allez devenir propriétaire à la fin?

M. Côté (Denis-E.): À la fin, le gouvernement va devenir propriétaire.

M. Garon: Mais ils devaient le savoir lors du premier contrat - je ne comprends pas trop - le décret 572-91 du 24 avril, les gens devaient être au courant de ça. Pourquoi est-ce que ça prend un autre décret du 10 juillet 1991, le décret 990-91?

M. Côté (Denis-E.): Si vous lisez bien, dans celui du 24 avril, on parle d'une première tranche de financement. C'est bel et bien marqué, une première tranche de financement de 5 500 000 \$.

M. Garon: Où ça?

M. Côté (Denis-E.): Au cinquième paragraphe du décret du 24 avril 1991, on parle d'une première tranche de décaissement de 5 500 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Denis-E.): Bon. Cette tranche de décaissement là, c'était pour deux avions.

M. Garon: Est-ce qu'à ce moment-là le décret du 10 juillet 1991 remplace le décret du 24 avril 1991?

M. Côté (Denis-E.): Bon. Le décret du 10 juillet 1991 autorise le gouvernement à signer le crédit-bail avec BNP, parce que la convention de mandat, qui avait été signée par suite du décret du mois d'avril, disait que le décaissement devait se faire le 15 juillet.

(Consultation)

M. Garon: Le décret du 24 avril dit: Que le ministre des Transports soit autorisé à verser, à même la somme du Fonds du service aérien gouvernemental, au moment de sa signature des accords d'achat de ses avions et de leur livraison, une somme n'excédant pas 5 500 000 \$. Alors qu'on dit, dans l'autre du 10 juillet: Que le ministre des Transports soit autorisé à conclure et signer, pour et au nom du gouvernement, une entente-cadre de crédit-bail avec l'entreprise BNP et à payer à Crédit-bail une somme n'excédant pas 8 513 000 \$. Dans les deux cas, on parle de payer: dans un cas, 5 500 000 \$; dans l'autre cas, quelque 8 000 000 \$.

M. Côté (Denis-E.): Dans le décret du 24 avril, si vous lisez vers la fin, c'est une convention de mandat qui a été signée. La façon dont cela a fonctionné, c'est qu'étant donné que Crédit-bail, pour le taux d'intérêt qu'il avait fixé, avait prévu une date de décaissement, c'est-à-dire que lui...

M. Garon: Le 15 juillet.

M. Côté (Denis-E.): Le 15 juillet.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Denis-E.): Entre-temps, le gouvernement a acquis les aéronefs. Le gouvernement, à même le Fonds du service aérien gouvernemental, a payé les aéronefs et, lorsque la transaction s'est effectuée le 15 juillet, Crédit-bail a remboursé le gouvernement des acquisitions d'avions, et c'est à partir de ce moment-là que le crédit-bail est entré en vigueur. Le décret du mois d'avril autorisait à signer une convention de crédit-bail et le décret du mois de juillet autorisait le gouvernement à signer le crédit-bail lui-même.

M. Garon: Mais les montants, à ce moment-là, ne veulent plus dire grand-chose.

M. Côté (Denis-E.): Dans le premier cas, c'était un montant de 5 500 000 \$. C'était pour

le capital.

M. Garon: Et l'autre? C'est 8 513 000 \$ de plus?

M. Côté (Denis-E.): Non, non, non. C'est tout le temps les mêmes montants.

Le Président (M. Gauvin): M. Côté a une donnée intéressante. Vous avez mentionné que les versements mensuels étaient de quelque 68 000 \$. Quand on multiplie ça par 120 mois - 10 ans - ça fait quelque 8 000 000 \$.

M. Côté (Denis-E.): Les versements sont de 67 567 \$ par mois pour 120 mois. Ces versements incluent le capital et l'intérêt. Si vous multipliez 67 par 120, ça fait très proche des 8 000 000 \$.

M. Garon: Mais pourquoi ils n'ont pas vu ça au moment du décret du 24 avril?

M. Côté (Denis-E.): C'est parce que, lorsqu'ils ont fait le décret du 24 avril, c'était pour autoriser une signature de convention de mandat dans la...

M. Garon: À verser.

M. Côté (Denis-E.): Non.

M. Garon: On dit: À verser une somme n'excédant pas 5 500 000 \$. On dit: Que le ministre soit autorisé à verser, à même le Fonds du service aérien gouvernemental, une somme n'excédant pas 5 500 000 \$.

M. Côté (Denis-E.): Oui, mais cette somme a été versée par le gouvernement pour le Crédit-bail BNP, tel que stipulé dans le décret. Parce qu'il était bien entendu que les acquisitions d'avions se faisaient au nom de Crédit-bail BNP mais que, étant donné que le décaissement ne se faisait que le 15 juillet, entre-temps, c'est le gouvernement qui achetait les avions. Mais, à toutes les fois qu'on a fait les versements, on les faisait toujours pour le compte de Crédit-bail BNP. Parce que c'est bel et bien marqué que c'est un décaissement pour le compte de Crédit-bail BNP.

M. Garon: Là, vous dites que vous allez payer quelque 60 000 \$ par mois.

M. Côté (Denis-E.): 67 567 \$ US par mois depuis le 15 juillet 1991, parce que ça commençait au premier versement.

M. Garon: Et avant, vous en avez versé combien?

M. Côté (Denis-E.): Avant, on n'a rien versé. Parce que les avions ont été acquis durant

l'année 1991. Il y en a un qui a été acquis en avril et l'autre au mois de juin. On n'a rien payé. Le gouvernement avait avancé les fonds pour acheter les avions et, par la suite, le 15 juillet, lorsque la transaction s'est conclue, Crédit-bail BNP a remboursé le gouvernement des avances de fonds qu'il avait faites.

M. Garon: De quel montant?

M. Côté (Denis-E.): Mais du montant des déboursés qu'on a faits. Ça se chiffrait... Les chiffres exacts: pour le Sherpa, c'était 3 187 000 \$ et, pour le Cheyenne, c'était 2 351 475 \$, toujours en dollars US.

M. Garon: Le gouvernement a été remboursé du montant qu'il avait avancé à Crédit-bail...

M. Côté (Denis-E.): Non, il n'avait pas avancé à Crédit-bail. Le gouvernement avait acheté les deux avions. Il avait acheté le Short Sherpa de Bombardier. On l'avait payé directement à Bombardier. Et le Cheyenne, il avait été acheté d'un particulier aux États-Unis. On avait payé ce...

M. Garon: Après ça, vous vous êtes fait financer par Crédit-bail BNP pour l'achat...
(16 h 10)

M. Côté (Denis-E.): Des deux avions. Il y a eu une période transitoire. Lorsque le gouvernement a conclu le crédit-bail, la convention de crédit-bail n'était pas déterminée encore à savoir quand les avions seraient disponibles. C'est pour ça qu'il y a toujours une date, comme on dit dans les crédits-baux, de «closing». Entre-temps, le gouvernement a fait comme un «bridge loan», il a financé ça jusqu'à temps que la transaction soit conclue.

M. Garon: Ça équivaut à quel taux d'intérêt?

M. Côté (Denis-E.): C'est au taux fixe de 9,25 %. Lorsque l'appel d'offres a été fait par le ministère des Finances, c'était le taux le plus avantageux. C'est le ministère des Finances qui a fait les appels d'offres et jugé que c'était l'offre la plus valable.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de la... Vérifié. Vous allez donc nous envoyer les éléments du contrat. M. le Président, le ministre l'a dit.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, vous avez confirmé que vous pourriez transmettre à la commission certains éléments du contrat ou le contrat lui-même?

M. Elkas: C'est comme c'est voulu. Je peux peut-être me sauver bien de l'ouvrage si on...

Une voix: Oui, le contrat.

M. Elkas: On va donner le contrat au complet.

Le Président (M. Gauvin): Le contrat.

M. Elkas: On pourra regarder ce qu'on veut avoir au lieu de...

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'engagement 1, vérifié, sous réserve des documents à fournir. Engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Engagement 3.

M. Garon: Contrat pour la réalisation d'une étude de faisabilité technique et économique de différents types d'installations d'essais et de recherche sur les infrastructures routières. Quand vous lisez ça, vous n'êtes pas beaucoup plus avancés. De quoi s'agit-il, exactement?

M. Elkas: C'est des équipements qu'on veut mettre sur pied, qui vont faire des tests sur des ornières. Il y a une chose semblable qui existe dans la province de la Saskatchewan et elle travaille à capacité dans le moment. On n'en a pas...

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils vont faire? Qu'est-ce qu'ils vont vérifier sur l'orniérage exactement? Est-ce que c'est la charge qui a rendu possible l'orniérage?

M. Elkas: Yvan Demers, sous-ministre adjoint, va nous donner une description technique de ce que ça représente.

Le Président (M. Gauvin): M. Demers.

M. Demers (Yvan): C'est un équipement qu'on appelle un manège de fatigue. Ça sert à vérifier différents types de construction routière, différents types de mélanges bitumineux et ça permet de simuler des cycles de gel et dégel, ça permet de simuler différentes charges de telle sorte que, sur un... C'est comme une piste circulaire sur laquelle circule une charge. On peut faire circuler cette charge-là sur le nombre de cycles désirés et sous différentes conditions. Alors, ça nous permet de déterminer quelles pourraient être les meilleures structures de fondation d'une route et les meilleurs types de mélanges.

M. Garon: Quelle est la faculté de l'Université Laval qui fait la recherche?

M. Demers: Pardon? Je m'excuse.

M. Garon: Qui fait la recherche à l'Université Laval? Quel est le groupe...

M. Demers: C'est le Département de génie civil. C'est une équipe dirigée par le professeur Marius Roy.

M. Garon: Mario?

M. Demers: Marius.

M. Elkas: Marius. Jean-Marie Konrad, Pierre Larochelle et Serge Leroueil.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5.

M. Garon: Vous dites: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation d'un projet de recherche intitulé «Mise en application d'un système de centralisation, de stockage et d'utilisation d'informations pertinentes au domaine du transport routier des marchandises sur les territoires du Québec et des États-Unis». Où voulez-vous centraliser ça?

(Consultation)

M. Garon: L'information centralisée qui serait centralisée...

M. Elkas: Je pense que c'est des données qui vont être disponibles aux transporteurs, pas plus que ça.

M. Garon: Ça va être centralisé où? Au ministère ou à la Commission des transports?

M. Elkas: C'est des disquettes qui vont être disponibles à notre clientèle.

M. Garon: Mais elles vont être où, les disquettes?

M. Elkas: Elles vont être distribuées; elles vont être disponibles à notre clientèle.

M. Garon: Mais qui va les détenir? Qui va être... Ça va être où? Le système de centralisation des données va être où? Est-ce à la Commission des transports, au ministère, dans un organisme privé?

M. Elkas: La compagnie Lamtag Geogester va être dépositaire des disquettes.

M. Garon: On va en donner des copies à n'importe qui qui va en demander? Gratuitement,

ou selon un prix, ou quoi?

M. Elkas: C'est payé à 50-50 et ceux qui veulent en avoir, ils vont payer. C'est une avance qu'on fait.

M. Garon: Vous, vous avez payé le prix à 100 % de ça ou quoi?

M. Elkas: 50 %.

M. Garon: Qui a payé les autres 50 %?

M. Elkas: La compagnie Lamtag Geogester

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente que vous avez fait pour accorder la subvention?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quand vous dites: «utilisation d'informations pertinentes», c'est quoi, c'est quel genre d'informations qu'il y a là-dessus?

(Consultation)

M. Deniers: C'est de l'information sur les marchandises, sur le transport des marchandises, le type de marchandises transportées, les lieux d'origine, les lieux de destination, etc.

M. Garon: On va avoir une copie du protocole?

M. Elkas: Oui, on a dit oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 7.

M. Garon: Étude des sols en vue de l'aménagement d'un terminal à la traverse Montmagny-Îles-aux-Grues. Est-ce que c'est à l'endroit où le bateau, le catamaran s'est échoué avec, à son bord, le maire de Montmagny et, la deuxième fois qu'il s'est échoué, c'était avec le chef du Parti libéral du Canada?

M. Dufour: M. le Président pourrait vous donner la réponse.

M. Garon: On dit c'est pour l'aménagement d'un terminal à la traverse de Montmagny-Îles-aux-Grues.

M. Elkas: Peut-être qu'on pourrait deman-

der...

Une voix: C'est sur le bord de la rive.

M. Elkas: C'est sur le bord de la rive.

M. Garon: C'est quoi, le but de faire l'étude des sols en vue de l'aménagement d'un terminal à la traverse? Parce que, là, il y a une traverse, il y a un quai. C'est quoi, le but de l'étude?

M. Elkas: Il me semble que c'est bien normal. Si on est pour rebâtir le terminal, il me semble qu'on devrait savoir dans quel état le sol se retrouve.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Quand on est prêt à rebâtir le terminal, il me semble que c'est important de savoir l'état du sol.

M. Garon: Oui, mais, là, vous avez fait un appel sur invitation au fichier. Une soumission demandée et une soumission reçue. C'est rare qu'on en reçoive deux quand on n'en demande qu'une. Pourquoi en a-t-on demandé rien qu'une?

M. Elkas: C'est le fichier qui nous l'a identifiée. C'était la seule de l'endroit, la seule personne dans cette catégorie et de l'endroit.

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

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ou le protocole d'entente?

M. Elkas: Oui, l'un ou l'autre.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 7 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 8.
(16 h 20)

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9.

M. Dufour: Je m'excuse, là. Peut-être sur l'engagement 8.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Subvention pour permettre de compléter les travaux et études pour Mirabel et Dorval. Est-ce dans le cadre de la nouvelle société Aéroports de Montréal?

M. Elkas: Oui, ADM.

M. Dufour: Mais est-ce que le fédéral ne paie pas là-dedans, dans ces études-là? Il me semble que le fédéral a des intérêts assez importants.

M. Elkas: Oui. Le fédéral a payé la grande partie du montant qui a été...

M. Dufour: Mais, là, ça veut dire que l'étude est de plus de 100 000 \$?

M. Elkas: Je n'ai pas, M. le député, toutes les études ou les montants d'argent... Ah! Une minute!

M. Dufour: Ça a été fait sur quelle longueur de temps, ces études-là, puis est-ce que ça a été fait avant la loi ou si ça a été fait après? Des fois, on...

M. Elkas: Avant la loi.

M. Dufour: Ça a été fait avant la loi.

M. Elkas: La loi passée... La dernière.

M. Dufour: Ce printemps.

M. Elkas: Celle-ci a été faite pas longtemps après le mois d'avril 1991.

M. Dufour: La loi, il me semble qu'elle a été faite en 1992.

M. Elkas: En 1992. Notre étude, nous, a été faite...

M. Dufour: L'étude a été faite en 1991?

M. Elkas: ...pas longtemps après le 4 avril.

M. Dufour: Mais qui a fait cette étude-là?

M. Elkas: C'est ADM, sous la présidence de Jacques Auger, qui a donné les contrats à d'autres firmes pour compléter les travaux.

M. Dufour: C'est privé, ça? C'est une firme privée ou...

M. Elkas: ADM?

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: Non. C'est l'administration des...

M. Dufour: C'est l'administration de l'aéroport elle-même qui a fait cette étude-là.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Mais ils ont engagé des consultants.

M. Elkas: Oui, c'est ça. Justement, oui. On a le protocole d'entente aussi.

M. Dufour: Mais j'imagine que le ministère a aussi une copie de l'étude.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Remarquez bien que je ne veux pas avoir la copie de l'étude parce que, les papiers, je suis enterré là-dedans, mais je voudrais savoir au moins s'il y a quelqu'un qui l'a consultée parce que, lorsqu'on a passé la loi pour l'aéroport, en fait, nous, ils n'ont pas déposé d'étude non plus. Ça s'est fait à l'interne. Les conclusions de l'étude, est-ce qu'il serait possible de les avoir? Je ne demande pas l'étude au complet. J'aimerais avoir...

M. Elkas: Un sommaire.

M. Dufour: ...la conclusion.

M. Elkas: Si elle est disponible, ça va me faire plaisir de vous l'envoyer.

M. Dufour: La conclusion, parce que l'étude comme telle...

M. Elkas: Oui. O.K.

M. Dufour: Pour sauver du papier. Ça pourrait être intéressant. Je vous remercie.

Le Président (M. Gauvin): En rapport avec l'engagement 8, on l'avait déjà considéré vérifié. L'engagement 9, M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit du terminus où vous voulez obliger les CIT de la Rive-Sud à aller?

M. Elkas: Je m'excuse, M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit, ce terminus aménagé au montant de 30 000 000 \$, pour lequel vous demandez 2 789 000 \$ additionnels, par la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, de celui où vous voulez obliger les CIT, les conseils intermunicipaux de transport, à aller, alors qu'ils trouvent qu'il leur coûte trop cher.

M. Elkas: Il faut faire attention. Non seulement le gouvernement - parce qu'elle a déposé un montant assez important - mais la ville de Montréal et la CUM, dans le temps, étaient préoccupées de la façon dont les autobus de la Rive-Sud venaient sur leur territoires, aucun endroit pour se stationner. Ils ont cons-

truit comme vous le savez, un terminus temporaire, en plein air, sur Lagachetière et Université, où les gens pouvaient se transporter ou être déposés. Une fois le terminal fait, on a demandé aux CIT de se rendre à ce nouveau terminal. Pendant la construction, il y a eu plusieurs rencontres et une bonne idée de ce que c'était pour coûter aux utilisateurs. Il ne faut pas oublier aussi que, pendant l'exercice, il y avait seulement un transporteur qui venait sur l'île de Montréal, à ce terminal: c'était la STRSM. Les CIT ont montré un grand intérêt, à Chambly et d'autres CIT aussi. Donc, eux aussi voulaient emprunter le pont Champlain, la voie réservée. J'ai mis la pression sur la STRSM pour qu'on accepte que d'autres CIT puissent se servir de la voie réservée. Ça a été fait par de longues discussions. Je pense que les CIT étaient très, très heureux de savoir que leurs passagers n'avaient pas à transférer à Brossard, revenir sur le territoire de l'île de Montréal et transférer à nouveau. Comme vous le savez, M. le député de Lévis, un transfert vaut une diminution d'environ 25 % de la population. Alors, on ne veut pas faire ça, on veut réduire le nombre de transferts.

Alors, tout ça pour vous dire qu'on a permis aux CIT d'emprunter la voie réservée sur le pont Champlain et qu'on leur a demandé de se servir de ce nouveau terminal. Il y en a une couple qui se sont objectés, disant que les coûts étaient trop élevés. On est en train de négocier avec la ville de Montréal pour s'assurer qu'on offre des coûts plus raisonnables au niveau de la location.

M. Garon: Le coût de l'aménagement total a été de combien? Le coût est de 30 000 000 \$? Parce qu'on dit: Pour un montant total de 30 000 000 \$. Est-ce que c'est l'aménagement total qui a coûté 30 000 000 \$ ou si c'est la subvention additionnelle qui va faire que le gouvernement du Québec aura payé 30 417 000 \$ de subvention?

M. Elkas: Le premier estimé était de 27 000 000 \$. Ça ne comprenait pas... Il y avait des éléments de la construction qui n'étaient pas connus dans le temps, sachant qu'on était pour aller au-delà, mais pas beaucoup au-delà des 27 000 000 \$. On s'est aligné sur une demande de 27 000 000 \$ et on a conclu à 30 000 000 \$. Il y a une esquisse qui avait été montée dans le temps, qui semblait être assez raisonnable.

M. Garon: Quand vous dites - c'est parce que je ne comprends pas ce que vous dites - 30 000 000 \$, c'est le coût de l'aménagement ou c'est le coût total des subventions?

M. Elkas: Coût total.

M. Garon: De?

M. Elkas: De la subvention... C'est le coût total de tous les travaux...

M. Garon: Vous avez payé à 100 %?

M. Elkas: ...de l'aménagement du centre. Oui.

M. Garon: Et vous payez à 100 %.

M. Elkas: Oui. C'est le coût d'immobilisation qu'on paie. Le financement est inclus.

M. Garon: Pourquoi ça a coûté plus cher de 2 789 000 \$?

M. Elkas: On s'est entendu qu'il y avait des études préliminaires, des plans préliminaires qui... On devait poursuivre nos travaux au niveau des études. On a décidé de le faire en parallèle sachant que ça ne comprenait pas tous les coûts. Il y avait le système d'éclairage, le système de ventilation. Parce que je ne sais pas si vous avez vécu ou visité le site, c'est quelque chose de pas mal spécial. Il y a aussi, évidemment... Il y a eu des changements dans la façon dont les autobus devaient stationner et faire leur recul sans empêcher le va-et-vient des autres bus.

M. Garon: Ça, c'est un aménagement d'un nouveau terminus. Il devait y avoir des soumissions. Comment ça se fait que ça coûte 2 789 000 \$ de plus? Pourquoi y a-t-il un dépassement?

M. Elkas: Comme je viens de le mentionner, on a ajouté...

M. Garon: On n'est pas dans du vieux. Tantôt, vous disiez: C'est dans du vieux, on ne sait pas...

M. Elkas: On a ajouté. On a ajouté. Il y a eu des demandes d'ajouts pour un changement dans le système de design, et on a aussi ajouté le système de ventilation après avoir connu les vrais faits de l'ensemble de la bâtisse.

M. Garon: Mais êtes-vous allés en appels d'offres sur un plan et devis complet? Comment ça se fait qu'on change les devis en cours de route, qu'on change le design en cours de route et qu'on change la conception en cours de route, après avoir été en appels d'offres?

M. Elkas: La STRSM a eu le mandat de confier... était le maître d'oeuvre de ce contrat. Il y a des éléments connus qui étaient manquants. Ce montant était estimé à environ 3 000 000 \$, et ça s'adonne que ça a été un peu moins. On se basait sur des faits.

M. Garon: Qui est le maître d'oeuvre? C'est

la STRSM?

M. Elkas: La STRSM.

M. Garon: Et, quand ça augmente, c'est vous qui payez. C'est le gouvernement du Québec qui paie.

M. Elkas: Ah non! Écoutez, il y a des... On est toujours en communication avec ces gens-là.

M. Garon: Je comprends.

M. Elkas: Il y a de la surveillance qui se fait. C'était bien connu qu'il y aurait des changements dans l'appel d'offres initial.

M. Garon: Mais, habituellement, les gens surveillent plus quand c'est eux autres qui paient que quand c'est un autre qui paie. C'est un vieux principe de la nature humaine. Est-ce que la STRSM est allée en appels d'offres sur les plans et devis complets?

M. Elkas: Oui, ils sont allés en appels d'offres.

M. Garon: Qui a fait les plans et devis et qui a fait la surveillance?

(Consultation)

M. Elkas: C'est la STCUM qui est maître d'oeuvre. Je peux le lui demander. On va lui demander de nous fournir tous les détails sur ceux qui ont soumissionné sur les travaux et on va vous les envoyer.

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Elkas: Bien, je ne l'ai pas avec moi, mais...

M. Garon: Parce que vous payez 3 000 000 \$. Est-ce qu'il y a eu un avenant?

M. Elkas: C'est SNC-Lavalin qui était le maître d'oeuvre. De mémoire, je vous donne ça, mais je suis pas mal sûr que c'est...

M. Garon: Est-ce que vous avez un avenant à un contrat là-dessus?

M. Elkas: Un avenant à l'entente. C'est une subvention qu'on a donnée, comme toute autre subvention qu'on donne au programme d'immobilisations.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'entente...

M. Elkas: Oui.
(16 h 30)

M. Garon: ...le nom de ceux qui ont fait les plans et devis, c'est-à-dire le coût des plans et devis et ceux qui ont fait la surveillance, et les raisons ventilées du dépassement de 2 789 000 \$ par rapport à un appel d'offres initial?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9, vérifié. J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 12.

M. Garon: Est-ce que les travaux sont en cours, à l'engagement 12...

Des voix: Oui.

M. Garon: ...pour la piste balisée d'Umiujaq?

M. Elkas: Umiujaq. C'est complété cet été. C'est supposé se finir ces jours-ci, cet automne.

M. Garon: Est-ce que vous avez des raisons de penser qu'il va y avoir des dépassements?

M. Elkas: Non. Je pense que ça va assez bien. Non, ce n'est pas supposé.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 13.

M. Garon: À l'engagement 13, est-ce qu'il s'agit vraiment d'une soumission publique? On parle de soumission publique ici.

M. Elkas: Il y a eu 27 propositions qui ont été reçues.

M. Garon: Mais est-ce que c'était une soumission publique ou une soumission sur invitation? Parce que c'est marqué «publique», mais des fois ce n'en est pas.

M. Elkas: C'est public, ça.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le prix des autres propositions?

M. Elkas: Le coût des autres propositions?

M. Garon: Oui, en tout cas, les 5 plus basses, si vous voulez. Là, on a Fondatec inc., Longueuil, 251 900 \$, mais on n'a aucun prix des

autres.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Non pas les 27, mais, mettons, les 4 ou 5 plus bas soumissionnaires.

M. Elkas: O.K. On va vous les envoyer. Les 5 plus bas?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Les 5 plus bas.

M. Garon: On en a déjà un. Les 4 autres. Merci.

L'autre, on dit: Contrat pour effectuer la surveillance des travaux, 781 000 \$. Là, vous faites une soumission à part pour la surveillance. Combien ont coûté les plans et devis et quelle est la firme qui avait fait les plans et devis de la construction de l'aéroport du village nordique d'Umiujaq?

M. Elkas: Il y a 8 800 000 \$ qui a été fait par la compagnie Roch Lessard inc...

M. Garon: Oui, ça, on l'a vu.

M. Elkas: ...pour la construction et, là, il y a eu...

M. Garon: Ça, c'est la surveillance.

M. Elkas: ...781 000 \$ pour la surveillance faite par Gagné et Savard.

M. Garon: Mais les plans et devis? Qui a fait les plans et devis? À quel prix?

M. Elkas: Transports Canada. Vous savez, l'entente qu'on avait pour les aéroports, Transports Canada faisait les plans et devis, et on exécutait les travaux et la surveillance.

M. Garon: Bien, vous ne savez pas combien ont coûté les plans et devis. Est-ce que c'est la même firme qui a fait les plans et devis?

M. Elkas: Je pourrais m'informer, mais je n'ai pas cette information-là.

M. Garon: Est-ce que le coût de réalisation...

M. Elkas: «Hold it! Hold it!»

(Consultation)

M. Elkas: On vient de m'aviser que ça a été fait: «in house» par les fonctionnaires du ministère des Transports Canada. Ça a été fait en 1985.

M. Garon: Quand vous payez 8 000 000 \$, est-ce que vous payez à 100 % puis il y a une subvention fédérale ou si vous payez un pourcentage du coût des travaux?

M. Elkas: Oui, on paie le tout et Transports Canada nous rembourse 50 %.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'engagement 14 est vérifié. Ça complète les engagements du mois d'août 1991. On se rend aux engagements de septembre 1991. L'engagement 1.

Septembre

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

(Consultation)

M. Garon: L'engagement 4, vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi. Oui, vérifié, l'engagement 4. L'engagement 5.

M. Garon: Dépassement de coût. Supplément pour porter de 96 818 \$ à 196 818 \$ le coût du contrat pour effectuer 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. Pourquoi y a-t-il un **dépassement** de coût qui double le prix du contrat, à toutes fins pratiques?

M. Elkas: Si vous me le permettez, M. le Président, les 100 000 \$ qu'on a estimés, c'était un mauvais estimé.

• **M. Garon:** Qui l'avait fait?

M. Elkas: L'estimé a été fait par notre ministère.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait un contrat de signé à ce prix-là?

M. Elkas: L'estimé pour le contrat... On a fait la demande à savoir combien le contrat pourrait nous coûter, puis on a estimé le coût à 100 000 \$. Après avoir vu ce qu'il y avait à

faire, on a réalisé assez vite que le montant est parti de 100 000 \$ à 196 000 \$.

M. Garon: Mais, quand vous avez eu le contrat, on vous a fait un prix sur ce que vous avez demandé. Est-ce que le devis des travaux à effectuer était changé considérablement après qu'on ait eu un prix fixé? Qu'est-ce qui est arrivé?

M. Elkas: On est allé en appels d'offres, puis on a estimé les ouvrages pour 100 000 \$. Lorsque le premier est venu... Le plus bas soumissionnaire était à 250 000 \$; on l'a négocié à 196 000 \$. C'est notre estimé qui était mauvais, purement et simplement.

M. Garon: Alors, vous dites que votre estimé des plans et devis était à 100 000 \$. On n'a pas changé les plans et devis. On vous a proposé un prix de 250 000 \$, le plus bas. Vous l'avez négocié à 196 000 \$. Et, sur des plans et devis qui étaient les mêmes que...
(16 h 40)

M. Elkas: C'est une offre de service qu'on avait mal estimée. Quand on a fait la demande, on est arrivé avec 250 000 \$ et on l'a négociée à la baisse à 196 000 \$. Jean Boulet. Veux-tu ajouter quelque chose, Jean?

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Boulet.

M. Garon: On s'était trompé dans quoi? Envoyez donc!

M. Boulet (Jean): C'est-à-dire que, lorsqu'on fait une étude dans ce secteur-là... C'est très, très rare, ce n'est pas usuel de faire des études dans ce secteur-là. Alors, on a estimé, à l'intérieur du ministère des Transports, à partir d'une consultation, quel pourrait être approximativement le prix d'une étude de cette envergure-là. On est arrivé avec un chiffre de 100 000 \$. Ensuite, il y a eu un processus d'appel d'offres dans les journaux pour demander à quelque consultant que ce soit de se prononcer, faire une offre sur ce devis-là. Il y en a trois qui ont soumissionné.

Alors, le processus normal, au ministère, était de faire une table de décision, ce qui a été fait, de voir quel consultant pouvait se qualifier pour faire le travail. C'est la compagnie Navtech qui a été retenue. L'ampleur des travaux, selon eux, exigeait des déboursés d'environ 250 000 \$. Suite à des discussions avec les consultants, on a fait baisser les montants à 196 000 \$.

Ce qui s'est rajouté par la suite, c'est l'étude d'une question, à savoir quel pouvait être l'impact de la nouvelle traverse aux Escoumins, Trois-Pistoles-Les Escoumins qui a été rajoutée, mais toujours au même prix, à 196 000 \$.

M. Garon: Sur quoi vous étiez-vous trom-

pés?

M. Boulet: C'est-à-dire que des études dans ce domaine d'activité là, ça ne se faisait pas, ou c'est très peu courant. Et on a estimé à quel prix environ cette étude-là pourrait se faire. On s'est trompé, comme vous voyez. On croyait que c'était aux alentours de 100 000 \$. Comme je vous le dis, l'estimé, on le faisait à partir de consultations qui ont été faites à gauche et à droite dans le ministère; 100 000 \$, c'était le chiffre. On pensait qu'on pourrait avoir un consultant qui pourrait le faire pour cet ordre de grandeur là.

Maintenant, comme je vous l'ai indiqué, on a été dans les journaux pour pouvoir solliciter le plus de consultants possible. Comme c'est un secteur qui n'est pas courant, alors il y en a trois qui ont soumissionné.

M. Garon: À quel prix?

M. Boulet: C'est-à-dire que la façon dont ça fonctionnait, c'est une soumission - probablement qu'on pourra me confirmer - en deux paliers où, d'abord, il fallait que les consultants qui faisaient le travail se qualifient. Et celui qui s'est qualifié c'est Navtech. Ensuite, dans le processus normal, selon les prix fixés, il y a des barèmes qui sont fixés, tant l'heure. Elle arrivait à 196 000 \$, c'est-à-dire 250 000 \$ initialement, mais, suite à des discussions, on l'a baissé à 196 000 \$.

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 5 est vérifié?

(Consultation)

M. Garon: Mais là on dit: 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. Est-ce qu'il s'agit de mettre un deuxième navire ou... Le deuxième point sur la rive nord, c'est quoi?

M. Boulet: Il y avait trois volets à l'étude et le volet auquel vous faites référence c'était de se demander si, à partir de Rivière-du-Loup, il ne pourrait pas y avoir un point d'arrivée à l'est du Saguenay. Alors, le consultant devait, d'abord, voir s'il y avait un marché pour ça, dans un premier temps, et, dans un deuxième temps, voir s'il y avait un endroit, géographiquement, qui pouvait être sécuritaire pour permettre à un bateau d'accoster, etc. Comme je vous l'indiquais, entre-temps, il y a eu la question de Trois-Pistoles-Les Escoumins, où il y a un traversier qui offre le service maintenant l'été.

Et, suite à l'étude préliminaire que le consultant a faite là-dessus pour voir, d'abord, s'il y avait un endroit géographique sûr pour que le traversier puisse arriver, les conclusions de son étude démontrent qu'il n'y en a pas. En plus du fait de la présence de la nouvelle traverse, entre Trois-Pistoles et Les Escoumins - il y a une traverse maintenant - il y a une raison additionnelle qui fait que ça ne serait pas rentable d'établir un lien supplémentaire. Ça, c'était un des trois aspects majeurs de l'étude.

M. Garon: Vous faisiez l'étude pour le compte de qui? Pour votre compte au ministère ou pour le compte de la compagnie qui fait le transport entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup?

M. Boulet: C'était pour le ministère, pour le milieu en général, parce qu'il y a des demandes qui proviennent...

M. Garon: À la demande de qui?

M. Boulet: Il y a des demandes qui proviennent du milieu en général de savoir si, pour cette traverse-là entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup, la capacité devrait augmenter. Est-ce qu'on devrait fournir un service toute l'année? Et, ultimement, est-ce qu'on devait avoir un lien à l'est du Saguenay?

M. Garon: On en avait déjà parlé. Est-ce qu'il n'y a pas eu un autre montant qui avait été engagé dans le passé pour vérifier ça?

Une voix: Les premiers 100 000 \$.

M. Garon: Ah, c'était ça, c'étaient les 100 000 \$. O.K.

(Consultation)

M. Garon: Comme on vérifiait la faisabilité technique, est-ce qu'on était rendu à l'étape de se demander si on devait procéder? Quelles ont été les conclusions, finalement?

M. Boulet: C'est-à-dire qu'il y a plusieurs considérations. L'étude n'est pas encore publique. Elle est sur le point d'être rendue publique.

M. Garon: Est-ce que je pourrais en avoir une copie?

M. Elkas: Après qu'elle sera rendue publique, ça me fera plaisir.

M. Garon: Là, avez-vous eu un rapport préliminaire?

M. Elkas: Non, je ne l'ai pas eu encore. Ça va être déposé bientôt. J'arrive, et je dois rencontrer mes fonctionnaires pour en parler.

M. Garon: Elle devrait être rendue publique quand?

M. Elkas: En septembre, octobre.

M. Garon: Est-ce qu'on pourra en avoir une copie lorsqu'elle sera...

M. Elkas: Avec plaisir.

M. Garon: ...terminée?

M. Elkas: Oui. Après qu'elle sera rendue publique.

M. Garon: Bien, après qu'elle sera rendue publique... Elle est payée par le gouvernement pour savoir s'il y a des besoins de traversiers. Au fond, c'est une étude publique.

M. Elkas: Je le sais. Une fois que c'est rendu chez nous, c'est rendu public.

M. Garon: Quand vous allez la recevoir, comme ça, vous allez nous en envoyer une copie.

M. Elkas: Ça me fera plaisir.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5 est vérifié?

M. Garon: Sur réserve de la copie que nous allons recevoir du ministre.

Le Président (M. Gauvin): Nous avons tous compris l'engagement du ministre.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 7.

M. Garon: Là, on voit que c'est pour assurer un support complet pour l'entretien cédulé et non cédulé des moteurs Garrett installés sur l'avion Piper Cheyenne. Contrat à Garrett General Aviation Services Division, Phoenix, Arizona.

M. Elkas: C'est la seule place où ça se fait, M. le député de Lévis, aux États-Unis.

M. Garon: Pourquoi? Il n'y a pas d'autres places qui font ça? C'est eux autres qui manufacturent ce moteur-là?

M. Elkas: Ce sont les manufacturiers des moteurs, oui.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 8.

M. Garon: Est-ce que c'est le même montant que l'an dernier, pour l'Association des transports du Canada, ou si c'est augmenté ou diminué?

M. Elkas: Une augmentation de 4,3 %.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9.

M. Garon: Là, c'est un autre montant. L'Association des transports du Canada, pour le programme de recherche coopérative dans divers domaines des transports. Qu'est-ce que vous voulez dire par recherche coopérative?

M. Elkas: M. le député de Lévis, c'est l'Association des transports du Canada, comme on l'a mentionné. Donc, le ministère des Transports fait partie, poursuit, comme par les années passées, un programme de recherche coopérative dans les divers domaines de transport par l'intermédiaire de son Conseil de recherche et de développement. Et puis c'est fait à des niveaux de fonctionnaires.

M. Garon: Est-ce que c'est le même montant que l'année précédente?

M. Elkas: Il y a une augmentation de 4,3 %.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 10.
(16 h 50)

M. Garon: À l'engagement 10, c'est pour la traverse du lac Témiscouata, 275 000 \$. Quel est le nombre de personnes et de véhicules qui utilisent cette traverse?

M. Elkas: On les a.

M. Garon: Quelle a été la subvention l'an dernier aussi?

M. Elkas: 275 000 \$ et, cette année, on a négocié à la baisse à 168 000 \$.

M. Garon: Pour 1992-1993?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et en 1990-1991?

M. Elkas: 275 000 \$. On l'a maintenue, je crois. On l'a maintenue. C'était du même ordre. On n'avait pas augmenté le montant.

M. Garon: L'année précédente. Là, vous l'avez fait baisser, pour 1992-1993, à 168 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça va venir un peu plus tard, j'imagine. Alors, quel est le nombre de véhicules et le nombre de personnes? Parce qu'on n'a pas lu dans le journal, à un moment donné... Il n'était pas question que vous vous désengagiez de ce traversier? Il y avait eu un article comme quoi...

M. Elkas: M. le député de Lévis, ça fait assez longtemps, je pense, que le gouvernement en parle. Le service avait été établi lorsqu'il n'y avait pas de route qui longeait le lac. Une fois que la route a été mise en place, on se demandait le pourquoi du traversier. Il va sans dire que le traversier servait seulement pour les périodes d'été et puis on avait déjà un service essentiel en place, la route. La subvention avait été mise en place parce qu'il n'y avait pas de service essentiel. Il n'y avait pas de route. Alors la barge ou le traversier était établi comme service essentiel. Là, on ne peut plus dire que c'est un service essentiel. Le gouvernement veut se désengager de cette traverse. J'ai rencontré, à plusieurs occasions, le milieu, les gens de la place, les maires, la chambre de commerce, et on a décidé qu'on était pour prendre un an pour regarder comment on pourrait maintenir le service avec une réduction de la contribution des contribuables, voir si on ne pourrait pas augmenter les tarifs. C'est une chose qu'ils ont faite. Ils ont réduit les heures. Alors, il y a une rationalisation et ils nous ont assurés qu'ils peuvent travailler à l'intérieur de l'enveloppe de 168 000 \$. Il y a 60 000 passagers par année et 30 000 véhicules.

M. Garon: 30 000 véhicules?

M. Elkas: 30 000 véhicules et puis 60 000 passagers.

M. Garon: Donc, vous n'avez pas décidé de vous désengager? Vous avez baissé votre subvention en 1992-1993.

M. Elkas: On demande une meilleure participation. Je pense que c'est important.

M. Garon: Une participation des usagers? Elles paient combien, actuellement, les personnes et les automobiles?

M. Elkas: C'est pas mal plus élevé que... Bien, ce n'est pas élevé, c'est-à-dire 1,25 \$ pour le véhicule... Je m'excuse, 1,05 \$ pour le véhicule et 0,55 \$ pour le passager.

M. Garon: C'est une traverse de quelle distance?

M. Elkas: Une couple de kilomètres.

M. Garon: C'est à peu près la même distance que Lévis de Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ils ne veulent pas de métro, par exemple.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 10 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce qui complète les engagements du mois d'août dans le cahier de septembre et on continue avec les engagements de septembre.

M. Garon: Les engagements 1, 2, 3, 4, vérifiés.

Le Président (M. Gauvin): Les engagements 1, 2, 3, 4, vérifiés. J'appelle l'engagement 5.

M. Garon: Non, il y avait 4, pardon.

Le Président (M. Gauvin): On revient à l'engagement 4.

M. Garon: Contrat pour la réalisation des modèles prévisionnels de demande pour le transport de personnes basés sur une approche désagrégée, 196 000 \$. De quoi s'agit-il? L'approche désagrégée...

M. Elkas: Denise, viens ici. Viens nous donner ton charme. Tu vas...

Le Président (M. Gauvin): Que veut dire «désagrégée»?

M. Garon: ...l'approche désagrégée.

M. Elkas: Denise Gosselin, directrice générale de la région. Je lui ai dit aussi...

Mme Gosselin (Denise): Pas générale.

M. Elkas: Non? Directrice...

Le Président (M. Gauvin): Mme Gosselin.

M. Elkas: ...des trains de banlieue et des services de transport en commun.

Le Président (M. Gauvin): Votre participation va être sûrement appréciée du député de Lévis, Mme Gosselin.

M. Garon: Je remarque au moins que le ministre en titre a deux femmes dans son équipe.

Le ministre délégué, vous devriez lui faire la leçon, il n'en a jamais une. Seulement la troisième journée, je pense, qu'il y en a eu une qui est venue faire un tour. Mais c'est quand même un ministère de mâles.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je regarde...

Mme Gosselin: En attendant, on peut peut-être parler de l'approche désagrégée.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Voulez-vous que je vous réponde?

M. Garon: Est-ce que c'est l'approche que vous ressentez, quand vous voyez tous ces mâles qui vous entourent?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Propos sexistes, on s'oppose.

Le Président (M. Gauvin): Pour revenir à...

Mme Gosselin: L'approche désagrégée par rapport à l'approche agrégée. L'approche agrégée est plus connue, ce sont les grandes enquêtes o-d qui sont faites dans la région et ça nous permet de grandes analyses globales pour connaître les déplacements et pour pouvoir avoir aussi des modèles prévisionnels. Le problème que l'on a, c'est justement d'avoir plus de détails, ce qu'on appelle justement une base désagrégée. On veut savoir, dans le détail, quel est le profil de l'usager, où il se rend, quel âge il a et établir des modèles qui prennent en compte toutes sortes de critères de vieillissement, du taux de possession d'automobile, ainsi de suite, alors développer des modèles dans ce contexte-là pour avoir un profil, et ça doit nous être très utile lorsque l'on veut, par exemple, implanter une infrastructure dans un couloir déterminé. À date, ce que l'on fait, on prend l'approche agrégée et on tente de l'appliquer dans un couloir et, souvent, il y a une marge d'erreur importante. Avec ces modèles-là, tout le monde pourrait travailler sur la même base.

M. Elkas: C'est plutôt «a shotgun approach than a rifle approach».

M. Garon: Vous n'avez pas l'approche de Sarajevo qui est un «sniper approach». Est-ce qu'il serait possible d'avoir une copie du protocole d'entente sur les objectifs...

M. Elkas: «Sure».

M. Garon: ...du contrat pour la réalisation des modèles prévisionnels? Ça a l'air d'être une

étude intéressante.

Mme Gosselin: Oui. C'est le devis d'étude qui peut être disponible et, également, l'entente qui lie le ministère avec la corporation de l'École polytechnique, qui était le seul organisme qui avait les compétences nécessaires.

M. Garon: S'il vous plaît.

Le Président (M. Gauvin): Merci, Mme Gosselin.

M. Elkas: Et on est fier, à part ça, de savoir qu'il y a des gens, chez nous, qui peuvent faire ce type de travail là parce que c'est longuement voulu, ça, au niveau du monde municipal.

M. Garon: Vous devriez avoir plus de femmes dans votre ministère. Avez-vous remarqué comment les réponses sont venues précises, rapidement et sans hésitation?

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 5, M. le député de Lévis.

M. Garon: Optimisation de l'énergie électrique pour le service de transport par métro. Voulez-vous mettre les métros à l'électricité? Quand vous dites «optimisation de l'énergie électrique pour le service de transport par métro», quel est l'objectif poursuivi?

M. Elkas: Réduire les coûts d'énergie.

M. Garon: Ils trouvent que ça coûte cher d'électricité.

M. Elkas: On devrait toujours être à l'avant et essayer de réduire nos coûts.

M. Garon: Trouvez-vous que ça coûte cher?

M. Elkas: Tout coûte cher, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ça marche. Je suis d'accord avec vous. Vérifié. Est-ce que c'était l'un des objectifs poursuivis par l'équipe que vous avez envoyée à Marrakech? (17 heures)

M. Elkas: Faites attention, on embarque sur un terrain dangereux, là. Ce n'est pas correct, M. le Président, je pense que je dois répondre, là. On a fait des farces sur ce voyage, mais il faut comprendre que Québec va recevoir 5000 à 7000 congressistes en 1995. Il y aura au-dessus de 50 ministres, 57 ministres des Transports, pour être plus précis. Pour le prochain congrès, il me semble normal qu'on envoie des gens sur place pour voir comment c'est organisé. On avait fait une demande pour au-delà de 30 personnes,

ce qui est normal, quand on organise un congrès de cette ampleur. On y est allés avec 14. Les gens ont travaillé comme des bons et des bonnes. Ça a été une semaine très chargée. Lorsqu'on regarde les retombées économiques pour le Québec en 1995, je pense que c'est des pinottes, ce qu'on a dépensé à Marrakech.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5, vérifié. J'appelle l'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 7.

M. Garon: Est-ce que l'aéroport de Mingan est un aéroport qui appartient au gouvernement du Québec actuellement?

M. Elkas: Non, plus maintenant. C'est à la municipalité.

M. Garon: On parle de la cession de la gestion, de l'exploitation et de la propriété de l'aéroport du ministère des Transports... Ah! c'est ça. Est-ce que c'est cédé actuellement?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est subventionné pour l'administration de la gestion qui opère l'entretien de l'aéroport?

M. Elkas: On avait eu une demande de la région pour le mettre en état, et les 55 000 \$, c'était pour le mettre en état, un «onetime shot», et le céder à la municipalité.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Pour compléter les engagements de septembre, nous avons un engagement au niveau de la Commission des transports.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Donc, vérifié. C'est ce qui complète les engagements de septembre. J'appelle, pour octobre 1991...

Octobre

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): ...l'engagement de la Commission des transports. Il y en a un aussi,

et il est considéré comme vérifié. Donc, j'appelle novembre 1991, l'engagement 1. M. le député de Lévis.

Novembre

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Est-ce que l'étude de l'engagement 2, subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation du projet de recherche intitulé «Étude du comportement des poutres de pont en béton armé sous-dimensionnées», c'est pour trouver une façon d'analyser la capacité des ponts, ce qu'on veut passer aux municipalités?

M. Elkas: M. Demers.

M. Demers: Il n'y a pas de rapport avec la décentralisation des ponts, M. le député. C'est un projet de recherche qui vise à évaluer les méthodes actuelles de calcul des poutres de pont pour voir s'il n'y a pas des possibilités de réduire les coûts de construction par une diminution de la dimension des poutres.

M. Garon: Ah bon! Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 3.

M. Garon: À l'engagement 3, quand on dit «le modèle prévisionnel bi-dimensionnel du comportement des chaussées», qu'est-ce qu'on veut dire par «bidimensionnel»? Je comprends qu'il y a deux dimensions, mais quelles sont les deux dimensions?

Le Président (M. Gauvin): M. Demers.

M. Demers: Je vais vous lire la fiche ici, là: Le projet consiste à développer un modèle bidimensionnel permettant de combiner les caractéristiques des matériaux du dimensionnement structural et du type de trafic pour évaluer, à peu de frais et le plus rapidement possible, la performance des chaussées, tout en tenant compte des conditions environnementales du Québec. C'est le développement d'un modèle qui permet d'évaluer le comportement des chaussées en tenant compte des paramètres que sont le trafic et les conditions environnementales, les conditions climatiques.

M. Garon: O.K. Vérifié. L'engagement 4, vérifié. L'engagement 5. Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation du projet de recherche intitulé «Influence des propriétés de la fraction 2 mm-80 des granulats

et du bitume sur la résistance à l'orniérage, à la fissuration thermique et au désenrobage des enrobés bitumineux».

M. Dufour: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, qu'est-ce qu'on recherche au juste par là? Les ingénieurs sont en train d'avoir un langage qui ressemble à celui des médecins.

M. Elkas: Et des avocats.

M. Garon: Non. Les avocats ont un langage simple parce qu'ils...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: «Give me a break»!

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Demers: Alors, c'est un projet qui vise à analyser l'influence de la minéralogie, de l'«angularité», de la forme et de la texture des granulats ainsi que celle de la viscosité et de la susceptibilité à la température des bitumes sur les trois aspects mentionnés précédemment. En fait, c'est un projet qui porte davantage sur la partie granulat du mélange bitumineux. Dans un mélange bitumineux, il y a du liquide asphaltique, il y a des granulats. Alors, c'est les propriétés des granulats, la forme et la texture des granulats.

M. Garon: Avez-vous fait une étude? Je remarque que vous faites toutes sortes d'études pour l'orniérage, mais avez-vous fait une étude pour la réduction du poids des camions sur les routes pour réduire l'orniérage?

M. Elkas: Oui, oui. On est à la baisse. Dans les trains routiers... On va en parler tout à l'heure.

M. Garon: Les trains routiers, c'est dangereux.

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: Quand ça passe à côté de ton automobile, tu as l'impression qu'il y a un tremblement de terre qui se passe.

M. Elkas: Non. Au contraire. Au contraire.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5 est vérifié. On appelle l'engagement 6.

M. Garon: Quel est le but de l'étude? C'est marqué: Subvention accordée à titre d'aide financière pour la réalisation du projet de recherche intitulé «Production de poteaux de garde-fous». Alors, il s'agit de la production de poteaux de garde-fous. Quel est le but de l'étude? Est-ce que c'est de changer les matériaux avec lesquels ils sont faits ou... C'est quoi?

Une voix: Oui.

M. Elkas: C'est du caoutchouc qu'on va mettre par-dessus les garde-fous.

M. Demers: En fait, ça fait partie du programme d'aide à la recherche. C'est un programme à frais partagés, c'est-à-dire que le ministère paie 50 %, puis l'entreprise qui soumet le projet défraie 50 %. C'est un projet qui nous a été soumis par une compagnie qui s'appelle Produits chimiques Rustol inc. et qui vise à produire des poteaux de garde-fous en utilisant des semelles de pneus usés qu'on enroule par lisières autour des poteaux. Ça nous est apparu quelque chose qui peut peut-être être intéressant. Elle assume 50 % des risques. S'il s'avère que c'est bon, ça pourra faire un produit additionnel et, en plus de ça, ça peut aider à régler, en partie, le problème des pneus usés au Québec. Alors, c'est un...

M. Garon: Mais c'est quoi, le but de ça? C'est de faire quelque chose avec les pneus ou bien...

M. Demers: Non.

M. Garon: C'est de mettre un peu de gasoline sur le caoutchouc, puis de mettre le feu avec une allumette? C'est pour faire des torches? Quel est le but de ça? Ça va servir à quoi, un peu de caoutchouc autour des poteaux?

M. Demers: C'est une question de sécurité.

M. Garon: Si vous frappez un poteau à 50 miles à l'heure, qu'il y ait un peu de caoutchouc ou qu'il n'y en ait pas, qu'est-ce que ça va changer?

M. Demers: Non, mais c'est ce qu'on va voir par les essais. En fait, chaque poteau, de la façon qu'ils le décrivent, va être insérer dans une presse qui va réduire le volume. Des fils d'acier sont utilisés pour entourer tout ça, puis les poteaux sont, après ça, enduits de polymères pour assurer une meilleure finition. C'est un projet de recherche qui nous est proposé comme ça par une entreprise. Ils sont prêts à assumer 50 % du risque et, pour nous, c'est un produit nouveau qui peut peut-être s'avérer intéressant.

M. Garon: Mais ça servirait à quoi, ces...

M. Demers: Bien, ça pourrait remplacer, par exemple, les poteaux de garde-fous qu'on utilise actuellement.

M. Garon: En bois?

M. Demers: En bois.

M. Garon: On prendrait des vieux pneus. Ah! Ils seraient entièrement en caoutchouc?

M. Demers: Il y a un noyau en bois. Il reste un noyau en bois.

M. Garon: On aurait plus de chômeurs dans la forêt. On aurait plus de chômeurs dans la forêt, surtout que les scieries s'en vont chez le diable et les papeteries aussi.

M. Elkas: Ce serait une amélioration au niveau de l'environnement.

M. Garon: Je ne suis pas certain que des poteaux entourés de vieux pneus, ce serait plus beau qu'un beau poteau de bois bien peinturé.
(17 h 10)

M. Elkas: On va voir ce que ça va donner.

M. Garon: Est-ce que ça réduirait les frais d'entretien?

Le Président (M. Gauvin): M. Demers.

M. Demers: Je m'excuse.

M. Garon: Avez-vous étudié le rebondissement des automobiles...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis...

M. Garon: ...qui arrivent sur un poteau de caoutchouc?

Le Président (M. Gauvin): ...s'interrogeait sur les frais d'entretien. Est-ce que ça influencerait les frais d'entretien?

M. Garon: Ça pourrait influencer les frais d'entretien. C'est le seul avantage que je vois, là.

M. Demers: C'est un projet de recherche. Moi, je n'ai pas les réponses avant que le projet soit complété.

M. Garon: Bonne réponse.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'engagement 6 est vérifié?

M. Garon: Mais savez-vous ce qu'ils cherchent, par exemple?

M. Demers: Oui. Ils cherchent à produire un poteau tel que décrit là.

M. Garon: Ça donnerait quoi dans leur esprit?

M. Demers: Ça pourrait remplacer les poteaux de garde-fous qu'on a actuellement.

M. Garon: Oui, mais ça donnerait quoi d'avoir un poteau comme ça?

M. Demers: Bien, c'est ça qu'on va voir. S'ils réussissent à nous dire qu'ils peuvent produire un poteau qui est efficace et qui ne coûte pas plus cher...

M. Dufour: M. le Président, je suis en train de m'interroger...

M. Elkas: M. le Président, notre sous-ministre aimerait ajouter un mot.

Le Président (M. Gauvin): Si vous me le permettez, je vais entendre la question du député de Jonquière et on reviendra à M. le sous-ministre.

M. Dufour: Probablement que c'est dans le même sens qu'il veut répondre. Normalement, quelqu'un qui soumet un projet de recherche, il dit où va aller sa recherche. Il y a des chercheurs qui cherchent et il y a des chercheurs qui trouvent. Moi, je veux avoir un chercheur qui devrait avoir un objectif à quelque part. Est-ce que c'est pour économiser? Est-ce que c'est pour être plus sécuritaire? La durée? Là, vous ne nous dites rien. Vous dites: Ils nous font ça, et on va le voir après. Bien, moi, c'est bien de valeur, mais quelqu'un qui vient chercher une subvention chez nous, il va me dire ce qu'il fait avec. Me faire dire «je te le dirai après», eh bien, non.

Le Président (M. Gauvin): M. Lalande.

M. Lalande (Georges): Il y a deux points qu'on recherche. Le premier, c'est l'amortissement qu'on peut faire par rapport à un matériel qui est rigide, dans un premier temps.

M. Dufour: Ça, c'est une économie.

M. Lalande: C'est un problème aussi de sécurité à cet aspect-là. Il y a aussi la résistance des poteaux qui peuvent être faits avec, justement, une capacité ou un coefficient d'absorption qui est supérieur quand vous avez un matériel qui est rigide. C'est ces valeurs-là, en termes de sécurité routière, en termes de résistance aux impacts et, bien sûr, peut-être d'une plus grande longévité qu'on peut avoir avec ces choses-là. Alors, c'est ce qu'on va essayer de révéler. Vous avez sûrement observé,

M. le député, que, souvent, dans un impact qui est assez solide, vous avez 3, 4, 5, 10 poteaux qui peuvent être brisés parce qu'il n'y a pas eu d'élasticité au choc. C'est une façon d'être capable d'absorber davantage et d'avoir une meilleure résistance. Alors, ça, c'est ce qu'on essaie de vérifier. Maintenant, il est trop tôt pour se prononcer sur les conclusions de l'enquête, mais ça nous permettrait d'être capable de valider ce point-là.

M. Dufour: Est-ce que vous avez une assurance relative que ça pourrait donner des résultats? Est-ce qu'ils vous ont montré un prototype ou si c'est juste une vue de l'esprit qu'ils vous ont présentée?

M. Demers: Non, il n'y a pas de prototype. C'est une entreprise qui a soumis un projet. Ça a été analysé par un comité d'examen de l'ensemble des projets de recherche qui avaient été soumis. Ça a été retenu comme un projet qui présentait de l'intérêt pour le ministère.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du projet de recherche, du projet présenté au ministère?

M. Demers: Oui.

M. Dufour: Est-ce qu'on peut avoir une copie aussi des membres du comité de sélection...

M. Elkas: Le protocole, on va vous le...

M. Dufour: ...qui ont accepté...

M. Garon: Il parle du comité de sélection.

M. Dufour: ...qui ont porté des jugements là-dessus?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qui étaient les membres du comité de sélection qui a accepté le projet? Je remarque que c'est une firme qui est dans le bout de Saint-Amable. Il y a peut-être un intérêt localement à ce qu'on fasse quelque chose avec ces pneus-là.

Le Président (M. Gauvin): Engagement 6, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 8.

M. Garon: Quand vous dites «subvention

accordée pour la réalisation de l'enquête origine-destination 1991 sur un territoire élargi», en quoi le territoire est-il élargi pour la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec?

M. Elkas: C'est normal qu'on aille au-delà des territoires desservis par la Communauté urbaine, qui est le cas ici, qu'on regarde l'étude origine-destination qui provient d'un rayon pas mal élargi, incluant, comme exemple, si vous me permettez, la Rive-Sud et le territoire de la CUQ. Ça déborde même les territoires de Lévis.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça déborde aussi les territoires de Lévis.

M. Garon: De Lévis?

M. Elkas: De Lévis, oui.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'enquête?

M. Elkas: Ce n'est pas une enquête. Bien oui, c'est une enquête.

M. Garon: Bien, ça doit être terminé. C'était en 1991.

M. Elkas: Ça va être terminé en septembre 1992, et ça va nous faire plaisir... Ce n'est pas nécessairement les choses les plus faciles à lire. Alors, si vous voulez, ça va me faire plaisir de vous envoyer Mlle Gosselin, qui va vous expliquer comment ça fonctionne.

M. Garon: J'aimerais mieux avoir l'étude d'abord et, après ça, poser des questions à Mlle Gosselin...

M. Elkas: O.K. «That is fine».

M. Garon: ...après avoir lu l'étude.

M. Elkas: «That is O.K. I made the offer.» J'ai fait une offre.

M. Garon: O.K. L'offre est acceptée.

Une voix: Ça nous obligerait à se réunir.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 8, vérifié.

M. Garon: Mes collègues me disent qu'ils vont se joindre à moi pour poser des questions.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 8 est vérifié. J'appelle l'engagement 9.

M. Garon: L'engagement 9. Octroyer un

contrat pour la fourniture de repas à bord des aéronefs du Service aérien gouvernemental. Ce contrat est d'une durée d'un an avec deux possibilités de renouvellement d'une année chacune. Est-ce qu'on s'assure que les mets qui sont servis à bord des avions du gouvernement sont des mets du Québec? Je remarquais qu'on avait surtout de l'eau minérale française et des produits importés. Est-ce qu'on s'assure, comme c'est des avions du gouvernement, qu'on prend des produits québécois, d'autant plus qu'on dit qu'on en fournit aux maisons du Québec pour les faire connaître à l'extérieur? Ce serait peut-être bien quelque chose de les faire connaître au Québec même.

M. Elkas: C'est un bon point, mais c'est un concessionnaire et il fournit...

M. Garon: Non, non, mais c'est vous qui spécifiez ce que vous mettez dans les repas à bord. C'est un contrat pour la fourniture de repas à bord des aéronefs. Vous spécifiez ce qu'il y a dans le plat.

M. Elkas: On ne sait jamais le menu de chaque jour. Alors, c'est assez difficile de dire...

M. Garon: Non, non, mais il y a des produits là-dedans.

M. Elkas: Je vous comprends. Vous avez soulevé l'exemple de l'eau minérale.

M. Garon: L'eau minérale.

M. Elkas: Quand avez-vous vu ça, M. le député? Dernièrement?

M. Garon: Non, mais j'ai déjà constaté ça et j'avais indiqué qu'on avait des eaux minérales, au Québec, qui feraient aussi bien. On a encore des produits qu'on utilise et ce ne sont pas des produits québécois. On devrait exiger les produits québécois.

M. Elkas: Ça va me faire plaisir de faire le point.

M. Garon: À bord de l'avion du gouvernement, ce serait normal que ce soient des produits québécois.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 9, vérifié. L'engagement 10.

M. Garon: Attendez un peu. Est-ce que je pourrais avoir une copie, à l'engagement 9, du devis du contrat pour la fourniture de repas à bord des aéronefs, une copie du devis?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Je vous remercie.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 10.

M. Garon: Pourquoi on ne va pas en appel d'offres à l'engagement 9? Il me semble que c'est un contrat à une cafétéria de Québec. Pourquoi on ne va pas en appel d'offres?

M. Elkas: Il est le seul, dans le moment, sur le territoire.

M. Garon: Quel territoire?

M. Elkas: Québec.

M. Garon: Voyons donc! Il y a plusieurs cafétérias à Québec. Il y a plusieurs traiteurs, des gens qui font des repas.

M. Elkas: C'est le territoire de l'aéroport.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est le territoire de l'aéroport.

M. Garon: Bien, pourquoi le territoire de l'aéroport?

M. Elkas: On est revenu à l'engagement 9, là, hein?

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Gauvin): On est revenu à l'engagement 9, vous avez raison. M. le député de Lévis questionne sur l'engagement 9.

M. Garon: Pourquoi ne pas donner la chance à tout le monde de faire un prix et d'offrir ses services?

M. Elkas: Il y en a un nouveau qui s'en vient, mais c'est le seul sur le territoire de l'aéroport. Ça prend quelqu'un qui est à l'aéroport, évidemment. Ça coûterait trop cher.

M. Garon: Pardon? On ne le sait pas.

M. Elkas: Les délais de livraison et les coûts...

M. Garon: On ne le sait pas. Moi, je me rappelle déjà, il y a quelques années, qu'on supposait que la *Gazette officielle* pouvait être imprimée rien que dans tel corridor. J'ai protesté contre ça. On a fait des appels d'offres publics. On disait que, si les gens de la Rive-Sud soumissionnaient, ils seraient trop loin. Celui qui l'a obtenu au plus bas prix, ça a été quelqu'un de la Rive-Sud, justement, Saint-Romuald Offset, dans le temps. Alors, quand on joue à la mère avec des fournisseurs... Pourquoi ne permet-on pas la

concurrence et dire: Les gens offriront leurs services? Tout ce que vous demandez, c'est que les repas soient là à l'heure, à temps. Ils s'organiseront. C'est leur problème. Pourquoi assumer qu'ils ne sont pas capables de s'organiser?

M. Elkas: M. le député...

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: ...je pense que c'est normal aussi, non seulement ici. Quand on demande des offres, il est évident que ce n'est pas tout le monde qui est intéressé à servir à l'intérieur des 20 minutes qu'on demande. Par exemple, ici, à Québec, si ma mémoire est fidèle, on va demander au Marie-Antoinette qui se trouve en bas de la côté et, en bas de 30 minutes, oubliez-le. Alors, je suis d'accord avec vous, ce serait agréable si on pouvait en avoir plus d'un, là. Ça s'annonce qu'il y en aura peut-être un deuxième qui va nous arriver.

M. Garon: Mais, si vous faites un appel d'offres public, puis vous mettez vos conditions, ceux qui sont capables de les remplir les rempliront.

M. Elkas: Les maires vont comprendre ce que c'est des offres où on demande des délais à l'intérieur de certains intervalles; pour déneigement, exemple. Ils ne sont pas nombreux ceux qui vont venir soumissionner.

M. Garon: On ne le sait pas.

M. Elkas: Dans ce cas-ci, c'est le cas. Dans 20 minutes, il y en a seulement un qui peut répondre à la demande.

M. Garon: Mais 273 000 \$... Je regarde, par exemple... Il y a des gens qui ont des cuisines considérables. Ils s'organiseraient, c'est leur problème. S'ils ne sont pas capables, ils n'offriront pas leurs services. S'ils sont **capables**, ils vont offrir leurs services.

M. Elkas: C'est trois ans.

M. Garon: Oui, oui. Mais pourquoi ne pas donner la chance aux gens de soumissionner et d'offrir leurs services? S'ils ne les offrent pas, ils ne les offriront pas, mais là vous choisissez un fournisseur sans vous informer et en ne donnant pas la possibilité à d'autres. C'est jouer à la mère dans un système concurrentiel. On s'en va dans le libre-échange avec les États-Unis et le Mexique, puis on joue à la mère avec les fournisseurs.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on considère que 9 est vérifié?
(17 h 20)

M. Garon: C'est parce que je n'ai pas de réponse. 273 950 \$, c'est pour combien de repas?

M. Elkas: C'est pour une période de 36 mois, mais on va fouiller pour savoir si on l'a, sinon on va vous l'envoyer.

M. Garon: J'aimerais avoir une copie, s'il vous plaît, du devis des services demandés de même que du contrat.

M. Elkas: Vous l'avez demandé et j'ai dit oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: O.K., les deux. Ça marche.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'engagement 10.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): Ceci complète dans le cahier de novembre, mais c'étaient les engagements d'octobre. On continue avec l'engagement 1 pour novembre 1991.

M. Garon: Vérifié, 1.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 4.

M. Garon: Contrat pour réaliser la préparation des plans et devis préliminaires et définitifs pour la construction d'une gare fluviale dans la municipalité de Montmagny, comté. Tantôt on a vu que l'étude avait coûté combien?

M. Elkas: 23 000 \$.

M. Garon: 23 000 \$, et les travaux vont coûter 50 000 \$? Les plans vont coûter 50 000 \$. La gare fluviale, vous estimez qu'elle va coûter combien?

M. Elkas: L'estimé est à combien?

M. Garon: Oui. Là, l'étude des sols est à 29 000 \$ et les plans et devis sont à 50 000 \$. La gare elle-même est évaluée à combien?

(Consultation)

M. Elkas: C'est de l'ordre de 300 000 \$ à 400 000 \$, M. le député.

M. Garon: Quel est le nombre de passagers

qui utilisent la gare fluviale par année?

M. Elkas: Je ne l'ai pas avec moi, mais je pourrais vous l'envoyer. On a des estimés sur ça.

M. Garon: Oui. On pourrait avoir..

M. Elkas: On a un estimé ici, mais on peut vous fournir des chiffres. C'est environ 10 000. Si ça ne vous dérange pas, on va vous envoyer les chiffres sur le nombre exact qui est estimé. Ce qu'on me dit, c'est que c'est environ 10 000.

M. Garon: J'ai remarqué qu'au Témiscouata tantôt, pour le traversier, vous vouliez vous désengager. Là, vous voulez vous engager davantage dans le cas de la gare fluviale à Montmagny.

M. Elkas: Comme je vous ai expliqué, les raisons pour lesquelles on voulait se retirer, c'était qu'on avait... C'était un service établi et un service essentiel. On a complété la route autour, puis là la route est existante.

M. Garon: C'est-à-dire que...

M. Elkas: Alors, ce n'est plus un service essentiel comme tel.

M. Garon: Il y a un service privé qui, avant - la famille Lachance - faisait le service à partir de Montmagny jusqu'à l'île aux Grues et qui, à un moment donné, parce qu'ils trouvaient qu'il manquait d'eau dans le bassin, ont décidé d'aller s'établir à Berthier. Ils offrent le service à partir de Berthier-Île-aux-Grues. La ville de Montmagny a acheté un catamaran. On entend parler que de temps en temps... Ça ne fait pas longtemps qu'il est arrivé, mais la première fois il y avait six pouces d'eau. On serait mieux d'avoir un aéroglisseur, parce qu'à six pouces d'eau il s'est échoué le jour même de son lancement. Alors, l'hélice a crochi.

Alors, est-ce que vous avez l'intention de subventionner autant Berthier qui va offrir ce service-là ou seulement Montmagny qui va offrir ce service-là, alors que, dans un cas, il s'agit d'une corporation municipale et, dans l'autre cas, d'un service privé qui opère, et l'un est en concurrence avec l'autre? Allez-vous offrir les mêmes services aux deux places ou...

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre et membres de la commission, si vous me permettez d'expliquer la situation, je pense qu'il faut la comprendre...

M. Garon: Non, non, je demande au ministre.

Le Président (M. Gauvin): Non, non, mais je vous demande si vous me le permettez...

M. Garon: Ah! M. le Président...

Le **Président (M. Gauvin):** M. le ministre répondra après parce que...

M. Garon: Non, non, vous présidez la commission. C'est le ministre qui engage les fonds. Je comprends, mais le député n'engage pas d'argent. J'ai posé la question déjà...

Le **Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis...

M. Garon: ...à la biennale à Saint-Jean-Port-Joli où là, à ce moment-là, le ministre du Développement régional m'a dit que cette question était à l'étude. C'est vrai qu'une entreprise privée... Je dois vous dire que celui qui est propriétaire a fait une sortie publique assez vigoureuse parce qu'il ne considérait pas normal que le gouvernement donne des subventions à un autre pour le concurrencer, lui, alors qu'il marche avec ses fonds, lui.

Le **Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis, ce que je demande aux membres de la commission, c'est que, comme représentant de Montmagny-L'Islet, j'aimerais juste expliquer une situation et M. le ministre va pouvoir répondre à votre question. C'est que c'est une gare maritime, celle qui existe, qui était privée. Elle est au service des insulaires, des familles ou des membres de familles qui traversent par le traversier faire leur épicerie ou le magasinage, qui attendent sur le quai avec des paquets sous le bras, et c'est de là l'utilité d'une gare maritime.

M. Garon: Je ne nie pas ça. Ce n'est pas ça qui est la question. C'est que...

Le **Président (M. Gauvin):** Non, mais je voulais le préciser parce que le débat tourne autour de ça.

M. Garon: ...il y a un service à partir de Montmagny, puis il y a un service à partir de Berthier. L'entreprise privée qui était à Montmagny a décidé de se déplacer vers Berthier avec un bateau. La famille Lachance, qui demeure à l'Île-aux-Grues...

Le **Président (M. Gauvin):** M. le ministre...

M. Garon: ...offre le service depuis des générations. C'est la famille d'ailleurs qui gagne les courses de canot à chaque année l'hiver, et ils sont habitués à faire le service dans le fleuve entre la Rive-Sud et l'Île-aux-Grues. Je veux simplement savoir si, à ce moment-là, on a l'intention d'offrir les mêmes services à l'entreprise qui opère à partir de Berthier qu'à partir de Montmagny où le Normand I, qui est le

catamaran qui porte le nom du maire, lors de son lancement, s'est échoué dans la vase, tordant son hélice, ce qui a fait l'objet d'une nouvelle à la télévision.

M. Elkas: La question, c'est quoi? Est-ce qu'on a reçu des demandes de cette famille pour avoir une subvention? C'est ça? Si c'est la question, il n'y en a jamais eu. Eux offrent un service, nous, on offre un service non seulement pour piétons, mais un service pour les automobiles aussi. L'autre, c'est seulement pour les piétons. Alors, il peut faire ce qu'il veut, c'est privé. C'est une bonne initiative, si vous voulez.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Mais il n'a jamais fait une demande au gouvernement pour une subvention.

M. Garon: Bien, là, il faut s'entendre. Tantôt on parlait des gens qui attendaient avec leurs bagages dans la gare. Ce n'est pas des gens avec leurs automobiles qui attendent avec leurs bagages dans la gare. Là, vous me parlez qu'il y a un service d'automobiles. Alors, les gens n'attendent pas avec leurs bagages dans la gare s'ils sont en automobile. J'imagine que leurs bagages sont dans l'automobile s'ils prennent la traverse en automobile. Là, il va falloir s'entendre pour dire des choses cohérentes. Le député de Montmagny tantôt, quand il a parlé, il a parlé des gens qui attendaient dans la gare. Alors, là, il s'agit de gens à pied, donc.

Le **Président (M. Gauvin):** C'est ça. Il y a un complément de service pour véhicules. (17 h 30)

M. Elkas: Je ne vous suis pas, parce qu'on essaie de savoir quelle sorte de question on nous pose. Tout ce que je vous réponds, c'est qu'il y en a un service qui est offert par la Société des traversiers, qui relève de chez nous, qui offre un service pour les piétons ainsi que pour les automobiles. C'est un service complet. Là, il en arrive un autre qui veut offrir un service à des piétons. S'il veut le faire, qu'il soit libre de le faire. C'est quoi la question?

M. Garon: Il y a des gens qui amènent des gens sur l'Île-aux-Grues à partir de Montmagny et il y en a d'autres qui apportent des gens à l'Île-aux-Grues à partir de Berthier. L'entreprise autrefois privée qui était à Montmagny s'est déplacée à Berthier parce qu'elle calcule que, dans le chenal de la Rivière-du-Sud de Montmagny, il n'y a pas un tirant d'eau suffisant. La ville a fait bâtir à ces fins un catamaran, qui est supposé quasiment naviguer dans quelques pouces d'eau. Lors de son lancement, le catamaran s'est échoué, une pale de l'hélice a été tordue. On me dit même qu'après le chef du Parti libéral du Canada a essayé le catamaran avec le maire de

Montmagny, qu'il essaie d'avoir comme candidat libéral au fédéral, et qu'ils se sont échoués eux autres aussi.

Vous avez la personne qui dit: Moi, j'ai une entreprise privée. Voici pourquoi je me suis établi à Berthier. C'est parce que c'est ça qui arrive. Il n'y a pas assez d'eau. Alors, le maire de Montmagny a dit, suite à ça: Il va falloir demander de faire creuser le chenal. Vous savez que c'est un grand débat sur le creusage du chenal. Il y a beaucoup de mouvements de vase de ce temps-là. Ce n'est pas pour rien que les oies vont là. C'est une bonne place pour la vase, pour les cirres qui poussent dans la vase. Alors, il y a tout un phénomène. Le maire dit: Comme le bateau, maintenant qu'on l'a construit, manque d'eau, il va falloir creuser le lit de la rivière pour qu'il y ait assez d'eau pour qu'il passe. L'autre, qui est l'entreprise privée, se dit: Moi, j'ai quitté le quai de Montmagny pour aller là parce qu'il manquait d'eau. Vous mettez une gare là. Allez-vous en mettre une à Berthier - c'est tout ce que je demande - ou si vous allez intervenir dans le processus de concurrence entre deux municipalités qui offrent le service avec, dans un cas, l'entreprise privée, et, dans l'autre, un bateau qui porte le nom du maire, le Normand I?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais il s'est échoué le jour de son lancement.

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais ajouter à l'information. C'est qu'à Berthier il y a une marina avec un bâtiment très respectable et tout neuf, et le gouvernement du Québec y a participé.

M. Elkas: Ah oui? Quand? Je m'excuse...

Le Président (M. Gauvin): L'an passé et une autre partie cette année. C'est tout récent.

M. Elkas: Ils n'ont pas besoin de gare, dans ce cas-là.

M. Garon: Vous savez qu'il y a des marées importantes à Montmagny. Il y a des marées importantes. C'est parce que, vous, vous êtes de l'ouest de Montréal, vous connaissez moins ça. Ceux qui sont de l'est du Québec, ou au sud, savent quelles sont les marées qu'il peut y avoir, qu'il s'agisse de Beaumont, Saint-Michel, Saint-Vallier, Berthier, Montmagny, Cap-Saint-Ignace. Je pourrais nommer tous les villages jusqu'à Gaspé si vous voulez, je les connais par cœur.

M. Elkas: Saint-Augustin, Harrington Harbour, La Tabatière. Il y en a là aussi.

M. Garon: Non, Harrington, c'est sur la

Côte-Nord.

M. Elkas: Il y en a là aussi.

M. Garon: Non, ce n'est pas les mêmes marées. Bien non! Les marées de la Côte-Nord, à Harrington, et les marées de Montmagny, c'est le jour et la nuit.

M. Elkas: C'est bien différent.

M. Garon: Alors, simplement, je demande comment vous allez... Moi, essentiellement, c'est parce que, si vous dites: On met la gare là, c'est que, là, il y a des marées et les bateaux peuvent y aller à certaines périodes. Il y a des gens qui auraient voulu que les bateaux passent plus souvent. Il y a une contrainte, ce sont les marées, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'eau dans la rivière. La ville a fait bâtir un bateau alors que celui qui était l'entrepreneur privé disait: Il manque d'eau. Il va y avoir des problèmes. Quand est arrivé le jour de l'inauguration, il était là pour constater. La télévision s'est tournée vers lui et on lui a demandé: Qu'est-ce que vous en pensez? Il a dit: Je l'avais dit à la ville que, s'ils faisaient un bateau... Il manque d'eau. Vous, je vous demande ceci: Quand vous investissez, là, c'est évident, vous vous embarquez le bras dans le tordeur, à ce moment-là, éventuellement, allez-vous avoir besoin de draguer l'estuaire de la rivière pour que les bateaux puissent accoster à votre gare fluviale ou si vous allez faire en sorte que les traverses alternent en fonction des marées entre Berthier et Montmagny? C'est ça que je vous demande. C'est ça qu'est le problème essentiellement.

M. Elkas: M. le Président, on soulève un problème qu'on a eu, que l'entrepreneur a eu, puis là le maire... Est-ce que c'est le maire? Non?

Une voix: Oui, oui. C'est le maire.

M. Elkas: Le Normand II, ou «whatever».

M. Garon: Le Normand I.

M. Elkas: Normand I.

M. Garon: On ne sait pas s'il va y avoir un Normand II.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Si Normand I s'échoue souvent, il n'y en aura peut-être pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: On soulève des problèmes qui ont

eu lieu et là, quant à moi. à mon ministère, on n'a pas eu de demande de qui que ce soit pour corriger le problème qui a eu lieu, tel que décrit par le député de Lévis. Êtes-vous retourné dernièrement, M. le député de Lévis?

M. Garon: Ah oui! J'étais là encore la semaine dernière. Je vais régulièrement dans ces coins-là.

M. Elkas: Et le problème existe encore?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Le problème existe encore?

M. Garon: Il n'y a pas plus d'eau dans la rivière...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...et le sable est aussi haut. C'est pour ça que le maire disait: On va demander de draguer. Étant donné qu'on a le bateau et qu'il manque d'eau, eh bien, on va demander de creuser la rivière.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Mais là, c'est un gros contrat. Je vais vous dire que...

M. Elkas: Peut-être que la demande a été faite au fédéral, parce que c'est eux qui, normalement, font le dragage.

Le Président (M. Gauvin): C'est ça. Vous avez raison. C'est que votre prédécesseur, en réponse à une question semblable, en commission ici, il y a deux ou trois ans, avait indiqué que, pour les services que le ministère des Transports, services maritimes, offrait aux insulaires via l'Île-aux-Grues et Montmagny, ils allaient se conditionner aux marées et qu'ils n'avaient pas l'intention de demander de dragage. Les gens nous semblent satisfaits du service bien qu'ils souhaiteraient, à certaines journées, une traversée de plus. Mais ils sont conscients que c'est conditionné aux marées. Le but du terminal, c'est parce que les gens attendent à cause que le traversier est conditionné aux marées. Ils doivent attendre quelques demi-heures ou quelques heures.

M. Elkas: Dieu sait... Le député de Lévis sait que je n'irai jamais contre la nature.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du devis demandé pour les plans et devis préliminaires et définitifs pour la construction d'une gare fluviale? Qu'est-ce qu'on a demandé de construire exactement? Je vous remercie. Vérifié.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 4 est vérifié. J'appelle l'engagement 5.

M. Garon: Le transport scolaire. Vous savez que ça brasse dans ce secteur-là. Est-ce que...

M. Elkas: Est-ce qu'on peut prendre deux minutes?

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le ministre.

M. Elkas: Deux minutes de suspension.

Le Président (M. Gauvin): Vous voulez qu'on suspende pour deux minutes?

M. Elkas: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Donc, on suspend pour deux minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 37)

(Reprise à 17 h 40)

Le Président (M. Gauvin): On en était à l'engagement 5. Engagement 5, M. le député de Lévis. Transport scolaire.

M. Garon: Est-ce que le ministre a l'intention d'indiquer sa politique en matière de transport scolaire? Vous savez qu'actuellement il y a 400 000 000 \$ en transport scolaire, c'est beaucoup d'argent, alors que le coroner, M. Bouliane, a demandé au premier ministre de comparaître pour savoir quelle était l'intention du gouvernement. Alors, j'y faisais allusion ce matin, puisque... Alors que le ministre a déjà comparu, c'est comme si le coroner disait, au fond: Le ministre ne nous a rien dit. On avait invité le premier ministre pour savoir quelle est l'intention du gouvernement en matière de transport scolaire.

M. Elkas: C'est regrettable que vous n'étiez peut-être pas à l'enquête où j'ai comparu ainsi que mes collègues, M. Pagé et M. Ryan. Aussi, avant moi, ont comparus les représentants de notre ministère, M. Claude Martin ainsi que Liguori Hinse. M. Bouliane s'est dit très satisfait et encouragé du comportement du ministère des Transports.

Lorsque j'ai comparu, M. Bouliane ne m'a pas questionné, je lui ai fait voir notre position. Comme vous l'avez dit pendant la défense des crédits, 406 000 000 \$, c'est de l'argent, c'est un gros montant d'argent. Notre mandat, M. le député de Lévis, est très, très limité. Les 406 000 000 \$ comprennent le transport des écoliers le matin et le soir, les équipements, évidemment, et les chauffeurs. On a le mandat

aussi de réglementer au niveau des équipements. On a aussi le devoir de s'assurer que ces chauffeurs seront des conducteurs qui puissent chauffer ces unités. On s'est engagés à s'assurer que le bras d'arrêt-stop, avec feu clignotant, soit rendu obligatoire au mois de septembre, cette année. Il y a 80 % des autobus qui parcourent le territoire qui ont déjà ces équipements. Le ministère des Transports procède à la révision complète du règlement des véhicules automobiles affectés au transport des écoliers.

Je pense que c'est très, très important qu'on soit à l'avance dans nos affaires. Je vous donne un exemple: étude d'autobus nez plat versus nez allongé. On expérimente aussi avec le détecteur micro-ondes et le bras d'éloignement, un bras d'éloignement qui va être une aide en formation pour les jeunes, pour s'assurer qu'ils s'éloignent de l'autobus d'environ huit pieds lorsqu'ils vont traverser à l'avant. Le détecteur micro-ondes va détecter s'il y a des corps qui bougent près ou en dessous de l'autobus. Le groupe de travail sur l'évaluation des dispositifs de sécurité aurait, à l'avenir, un caractère permanent afin qu'il puisse surveiller l'évolution du transport des élèves et intervenir au besoin.

Il y a des campagnes de sécurité annuelles qui se font. Je n'ai pas à vous dire que, oui, on a un budget de 406 000 000 \$. Il y a au-delà de 200 000 000 de kilomètres parcourus par année. Il y a 600 000 élèves qu'on transporte. 1,9 étudiant a été tué l'an passé. C'est 1,9 ou 2 de trop. On ne peut jamais minimiser cette affaire-là. Je vais vous dire que notre ministère fait tout en son possible pour s'assurer qu'il y ait une bonne formation au niveau de nos chauffeurs et que les équipements qui sont à leur disposition soient de premier ordre.

À savoir si le ministère des Transports devrait intervenir au niveau des parents ou des commissions scolaires, c'est une autre affaire. On a avancé hier une proposition qui vient de la Commission...

Une voix: La Commission des écoles catholiques de Montréal.

M. Elkas: ...des écoles catholiques de Montréal, la CECM, qui fait une demande de la moitié de 1 500 000 \$. Comme j'ai mentionné, je pense qu'il y a peut-être un mélange. On ne dit pas qu'on dit non - c'est un caractère très local, une demande très locale - mais, quand on nous demande combien ça pourrait coûter si on prenait cette recommandation et que l'on implantait partout sur le territoire du Québec, on parle d'environ 100 000 000 \$. On ne sait pas si c'est la seule solution non plus. Je verrais très mal d'arriver et de dire oui. C'est pour ça que j'ai hésité à dire oui à une demande de 750 000 \$. Ce n'est pas nécessairement une demande faite au ministère des Transports. Eux autres pensent qu'on paye déjà un montant. Ils pensent que le même

montant devrait sortir de ces mêmes enveloppes. Vous savez, la demande doit être faite au gouvernement. Le gouvernement va décider dans quelle enveloppe elle doit être payée.

M. Garon: Êtes-vous favorable aux brigadiers scolaires adultes ou si vous êtes contre?

M. Elkas: Si je suis favorable à leur demande?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: M. le député, on ne m'a jamais fait la demande. Il n'y a jamais eu une demande de faite au ministère. Il n'y a jamais eu une demande qui a été faite au ministre. Qu'on me fasse la demande, que je rencontre ces gens-là - c'est justement ça que j'étais pour dire - mais je ne suis pas pour dire oui sur une demande qui est faite via les médias. Là, je pense que je n'aurais pas agi d'une façon responsable. Je comprends, et chapeau à ceux qui vont prendre des initiatives pour corriger le problème, mais, par contre, il faudrait absolument que je me permette et que je permette à mon ministère de questionner la commission scolaire vu qu'elle fait une demande de 750 000 \$. Il y a peut-être d'autres solutions qu'on pourrait lui recommander.

Ce que j'ai trouvé un peu surprenant aussi, c'est que les commissions des transports savent fort bien que les ministères des Transports, de la Sécurité publique et de l'Éducation se penchent sur des recommandations, puis qu'ils devraient les déposer bientôt. Ça, peut-être que ça aurait dû être communiqué au comité de travail qu'on a mis sur pied et il aurait pu faire une évaluation de cette demande. Avant de vraiment s'engager dans une démarche, le comité aurait pu taire d'autres recommandations qui pourraient peut-être donner le même résultat à un moindre coût. De dire, vite: Oui, j'accepte, ça veut dire, en effet, que j'accepterais 100 000 000 \$ de plus pour l'ensemble du Québec, chose que je ne peux pas faire à l'aveuglette.

M. Garon: Avez-vous l'intention d'étudier la question?

M. Elkas: M. le député de Lévis, comme je l'ai mentionné, et je l'ai dit assez souvent les deux dernières journées, que M. Ouimet nous fasse la présentation, qu'il vienne nous voir avec sa demande et on va l'étudier. Je vais vous dire, je ne parlerai pas nécessairement au niveau du ministère des Transports parce que mon enveloppe est très limitée, comme je l'ai mentionné. Des brigadiers scolaires n'ont jamais fait partie de l'enveloppe des 406 000 000 \$ qu'on fournit annuellement. Des voyages qui se font à l'heure du midi, des excursions qui se font par... C'est tout fait aux frais des commissions scolaires, non

pas du ministère des Transports. Comme souvent on le mentionne, pourquoi pas les voyages du midi? Ce n'est pas dans notre entente, ce n'est pas la norme. Alors, la norme est très, très claire: voyages le matin, voyages le soir. Tout ce qui se fait au-delà de tout ça est fait par les commissions scolaires, à même leurs surplus. Si elles veulent charger les étudiants pour faire une excursion à telle ou telle place, c'est de leur responsabilité.

M. Garon: Les surplus sont récupérés par le ministère. Les surplus dans les budgets de transport scolaire, pour une bonne partie, sont récupérés par le ministère.

M. Elkas: Il y a 50 % qui est récupéré.

M. Garon: Prenons une ville comme Fermeville, par exemple, qui a 66 traverses différentes pour les écoliers, pour le transport scolaire. Vous avez récupéré 52 000 \$ de surplus qu'ils auraient voulu affecter à cause de ces 66 traverses différentes. Alors, je comprends que les besoins d'une ville ou d'une autre ville peuvent être différents, mais le transport scolaire à Montréal et le transport scolaire dans une ville semi-urbaine ou semi-urbaine peut être bien différent.

M. Elkas: Vous avez absolument raison et c'est pour cette raison... Ceux qui préconisent de déposer l'enfant sur le même côté de la rue, imaginez-vous dans des campagnes où on fait peut-être 30 km, on va aller courir à l'autre bout avant de revenir et de déposer l'enfant. Ce n'est quasiment pas faisable.

M. Garon: Les écoles sont peut-être trop grosses.
(17 h 50)

M. Elkas: Les gens qui veulent fermer le moteur de l'autobus puis débarquer, ça, c'est une autre chose. Il y a bien des gens qui sont très, très préoccupés.

Comme je l'ai mentionné, il y a des équipements qui ont bien servi ailleurs mais qui ne sont pas nécessairement sur notre territoire. Des bras d'éloignement, je vous cite ça comme exemple, c'est une aide pour l'individu, mais je pense que vous allez aussi comprendre qu'une formation est nécessaire au niveau des étudiants, des jeunes. Par contre, on doit mettre à leur disposition des aides. L'aide au niveau du bras d'éloignement est quelque chose qui est très intéressant comme début, mais ça ne veut pas nécessairement dire que c'est la réponse à tout. Ce qui me préoccupe énormément, c'est qu'on pourrait aussi vraiment s'engager avec des brigadiers qu'on va payer, je ne sais pas, 10 \$ à 12 \$ l'heure, pendant une période de trois ou quatre ans, puis réaliser qu'il y avait peut-être d'autres moyens de le faire avant.

M. Garon: Moi, ma préoccupation, c'est que notre système scolaire, avec la réforme Parent, je ne suis pas certain que ça n'ait pas mené à un fiasco. Quand on a 40 % de décrochage au secondaire, quand on a des jeunes au cégep qui prennent trois ans et demi pour faire deux ans et qu'on a bâti de bien grosses écoles, il faudrait peut-être bien se demander si on n'a pas tellement... Alors qu'on les a conçues à une époque où les deux conjoints étaient à la maison, aujourd'hui, les deux conjoints sont au travail. Il faudrait peut-être se demander si on n'a pas des écoles trop grosses, si on ne met pas trop d'argent dans le transport scolaire, puis on serait peut-être mieux d'en mettre dans des écoles plus petites pour que les gens aient des écoles plus connectées sur leur milieu où le contrôle social va être beaucoup plus facile et où les gens vont pouvoir se sentir davantage chez eux plutôt que de faire de l'autobus.

Moi, je pense que tout ça ne peut pas se regarder en fonction de la conception de l'école de demain, alors que le taux de natalité a diminué, qu'il y a un paquet de facteurs qui sont différents. Quand on regarde le succès de la réforme Parent, ça ressemble beaucoup plus à un échec qu'à un succès, mais comme nos universités ont embarqué là-dedans, comme d'habitude, comme dans une religion plutôt que de critiquer un système puis de le regarder un peu de façon critique, on se retrouve avec le résultat qu'aujourd'hui on a des écoles **extraordinairement** grosses, et il n'est pas certain qu'il soit nécessaire d'avoir d'aussi grosses écoles pour rendre le monde heureux. Je ne parle pas de revenir à l'école de rang, là, mais possiblement que, si on avait des écoles à dimension plus humaine, les gens se sentiraient plus chez eux. Il y aurait plus de contrôle local, puis, en plus, l'école servirait plus à des fins municipales. Ce serait plus une école qui appartiendrait aux citoyens.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: J'écoute les préoccupations du député de Lévis, puis elles sont partagées. Dans les régions, c'est assez difficile de penser qu'on pourrait établir des écoles ou des cégeps où... Il y en a un, dans le moment...

M. Garon: Je ne parle pas des cégeps.

M. Elkas: ...aux 150...

M. Garon: Je parle du primaire et du secondaire.

M. Elkas: Non, mais, même si on allait aux polyvalentes, c'est une aux 50 km.

M. Garon: C'est trop gros. Elles sont trop grosses, les polyvalentes.

M. Elkas: Oui, mais là, on ne peut pas justifier... C'est le nombre d'étudiants qu'on...

M. Garon: Bien, c'est parce que là, comme la population a moins de natalité, il faut aller chercher les enfants de plus en plus loin, alors qu'on a bâti des polyvalentes bien trop grosses.

M. Elkas: Si on en ferme une, la personne doit voyager 100 km dans ce cas-là.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas d'en fermer une, c'est que...

M. Elkas: Il y en a une aux 50 km.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Dans les régions, il y en a une aux 50 km.

M. Garon: Oui, mais est-ce que c'est...

M. Elkas: Si vous la fermez, vous demandez aux gens de voyager...

M. Garon: Ça, c'est une vision technocratique et bureaucratique des choses.

M. Elkas: Ce n'est pas juste. Allez dans le coin de Mégantic. Vous connaissez ça. Ils partent de Mégantic à 5 heures du matin, puis ils s'en vont à Lennoxville. Une heure et quart, une heure et demie ou deux heures plus tard, ils sont arrivés à l'école, puis ils répètent ça le soir. Je vous dis que ce n'est pas agréable. Alors, vous me dites que...

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens.

Une voix: C'est ça qu'il dit.

M. Elkas: ...on devrait...

M. Garon: C'est ça que je dis.

M. Elkas: Non, non, mais...

M. Garon: C'est ça que je dis, que ça n'a pas de bon sens. Moi, j'ai vu déjà...

M. Elkas: Bien, vous allez réduire le nombre de... On va augmenter le nombre des écoles, que vous me dites.

M. Garon: Oui. Réduire la grosseur des écoles.

M. Elkas: On n'a pas la population pour le soutenir.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On n'a pas la population pour soutenir les écoles.

M. Garon: Non, non. On peut réaffecter une partie des écoles peut-être à d'autres fins ou à d'autres fins municipales ou intermunicipales, puis ravoier des écoles plus petites. Il va falloir revoir les choses sûrement parce que, autrement, on s'en va vers... Quand on est rendu à 40 % de décrochage, ça ne prend pas une 500 watts pour se rendre compte que c'est un échec. notre système, que ça ne marche pas. Alors, est-ce qu'on va continuer dans la même direction et dire: Je suis sur le bord du précipice, faisons un pas en avant, ou bien si on va commencer à réaliser que ça n'a pas de bon sens ce qu'on est en train de mettre en place et qu'on devrait changer?

Moi, je me rappelle d'avoir eu une école dans mon coin. Pour faire secondaire I et secondaire II, ça prenait 1000 élèves. J'ai dit: Voyons, vous êtes malade! J'ai fait huit ans de cours classique dans la même école. On était rien que 500 et je ne trouvais pas qu'on n'était pas assez nombreux. Mais ça prend toutes sortes d'options. Je vais vous dire une chose, s'il y avait peut-être moins d'options peut-être que les enfants sauraient plus écrire leur français et sauraient plus compter. Quand on va à l'école, c'est pour faire quoi? Il faut s'interroger un peu sur notre système d'enseignement parce que, quand on s'en va dans la concurrence...

Regardez aux États-Unis actuellement. Regardez ce qui se passe dans la plupart des pays actuellement; dans une concurrence plus forte, ils vont travailler sur l'éducation. Première chose, l'éducation. Si le primaire et le secondaire vous amènent à votre formation professionnelle quel qu'un qui n'est pas capable de compter et qui n'est pas capable d'écrire, bien, vous vous bâtissez sur du sable mouvant et vous ne serez pas en concurrence avec ça, c'est bien de valeur. Notre système actuellement, où on dit qu'ils font leur possible, je regrette, moi, mais, quand j'achète une automobile, je ne veux pas un tacot, un citron, et dire que ceux qui l'ont fait ont fait leur possible, ça ne m'intéresse pas. Je veux avoir un char qui marche bien, une automobile qui marche comme il le faut.

Alors, être en concurrence mondiale aujourd'hui, de plus en plus, bien, si on n'a pas une jeunesse bien formée... Ça, il faut voir ça dans son ensemble ce problème-là parce que...

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais ramener les membres de la commission aux crédits dans le domaine du transport scolaire.

M. Garon: Bien, je pense que c'est interrelié. La grosseur des écoles et le transport scolaire, c'est interrelié parce que l'école, avec la dénatalité au Québec, bien, là, il faut aller chercher les enfants de plus en plus loin pour remplir des écoles qui sont trop grosses.

M. Elkas: Alors, vous êtes en train de me dire, M. le député de Lévis... Dans ma jeunesse, j'habitais la rue Alexandre, à Sherbrooke, et, parce que j'étais protestant, l'école du centre, qui était à moins qu'un coin de rue de chez nous, ne m'a pas accepté à l'école. Alors, ils ont dit: Elkas, toi, tu vas aller - n'oublions pas une chose, je parlais seulement le français dans le temps - à l'école protestante et tu vas marcher trois milles. Alors, j'ai fait ça, et mes frères et mes sœurs ont fait la même chose, trois milles de marche le matin comme le soir. Il n'y avait pas de...

M. Garon: En quelle année?

M. Elkas: Ça, c'était en...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: De mémoire...

M. Garon: En quelle année?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais en quelle année?

M. Dufour: Vous n'êtes pas devenu catholique?

M. Elkas: Environ dans les années 1948, 1949, 1950.

M. Garon: Dans ce temps-là, les écoles n'étaient pas grosses.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Imaginez-vous aujourd'hui.

M. Elkas: Je vais vous dire une chose, on l'a fait, mais on était vulnérables aussi.

M. Garon: Ah oui!

M. Elkas: Je traversais un paquet de rues et... Est-ce que vous me dites que vous voulez un retour à ça?

M. Garon: Il faut dire qu'en 1948 on rencontrait plus de chevaux que d'automobiles.

M. Elkas: Une minute, là. Une minute.

M. Garon: L'hiver, il n'y avait pas de chemin d'hiver seulement.

M. Elkas: Comment? Il y avait les chemins de fer, il y avait des automobiles. Plymouth 1948, vous vous souvenez de ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Le temps file. Il ne nous reste que quelques minutes à la séance de la commission d'aujourd'hui. On est toujours à l'engagement 5.

M. Elkas: Je voudrais savoir, M. le Président, est-ce que c'est ça que le député de Lévis voudrait avoir?

M. Garon: Moi, je pense qu'il faut avoir une politique de transport scolaire...

M. Elkas: L'option est là. Moi, ma responsabilité, c'est de m'assurer qu'on transporte les jeunes en sécurité. Si c'est sa solution, je ne suis pas sûr qu'il aurait grand appui.

M. Garon: Non. J'ai dit qu'il faut les transporter moins en ayant des écoles davantage à dimension humaine.

M. Elkas: Oui. Mais, là, on les transporte encore.

M. Garon: Vérifié, 5.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 5 est vérifié.

M. Garon: Engagement 6.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 6.

M. Garon: Vérifié. Il y a une question que je voudrais vous poser parce que j'ai eu un appel aujourd'hui. Il y a une politique au ministère des Transports qui ne relève pas nécessairement principalement de vous, mais comme vous êtes ministre en titre... Sur l'autoroute 55, entre Grand-Mère et Trois-Rivières, on me dit que normalement la règle, ça serait de prendre l'asphalte, sur le revêtement d'une couche d'usure d'asphalte, de l'usine la plus proche et qu'on donne le contrat actuellement à Pagé Construction, qui a une usine à Portneuf, alors que normalement ça devrait être des contrats à une entreprise plus proche comme Maskimo et Continental. Qu'est-ce qui fait que, dans des cas comme ça, on décide de changer les règles normales d'attribution des contrats d'asphalte?

M. Elkas: Je demanderais peut-être au sous-ministre de répondre à cette question.
(18 heures)

M. Lalande: Les règles d'attribution des contrats font en sorte que la localisation des travaux qui sont à faire et de l'endroit où est produit l'asphalte, c'est le plus proche dans ces contrats-là qui sont négociés ou, à tout le moins, si c'est négocié à quelqu'un d'autre, que ce le soit au même prix que celui qui était le plus près. Le but est d'être capable de diminuer les coûts le plus possible. Donc, celui qui est le

plus près, normalement, a des coûts qui sont moindres que celui qui est plus éloigné, parce que le transport est diminué. Alors, les règles du Conseil du trésor permettent, d'une part, de l'attribuer, de négocier avec celui qui est le plus près ou, à tout le moins, s'il est octroyé à quelqu'un d'autre, que ce soit au prix qu'il serait si c'était celui qui était le plus près.

Le Président (M. Gauvin): Oui, brièvement, M. le sous-ministre.

M. Garon: Normalement, on donne le contrat à celui qui est situé le plus près. Si, dans certains cas, on décide de ne pas le donner à celui qui est le plus près, on peut faire crever l'entreprise facilement de cette façon-là, étant donné que le gouvernement est celui qui donne les contrats. Si on ne respecte pas les règles dans des cas... Comme ici, on dit... Continental a une usine à Shawinigan, Maskimo a une usine à Pointe-du-Lac. Si on décide de donner le contrat à une usine d'asphalte plus loin, comme à...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, j'aimerais vous rappeler...

M. Garon: ...Pagé Construction à Portneuf, bien, à ce moment-là, on peut faire crever les deux et, éventuellement, se retrouver avec un monopole.

Le Président (M. Gauvin): ...ainsi qu'au membres de la commission que le temps qui avait été prévu...

M. Garon: On a commencé en retard.

Le Président (M. Gauvin): Bien, ça me prendrait le consentement des membres de la commission pour déborder de deux minutes, cinq minutes.

Des voix: Deux minutes.

M. Garon: On a commencé à 15 h 10.

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais clarifier avec les membres de la commission, là. Est-ce qu'on ajoute deux minutes? M. le député de Lévis, est-ce que c'est à compléter, votre question?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): M. le sous-ministre.

M. Garon: Ma question est posée.

M. Lalande: Dans ce cas précis, M. le député, je vais prendre note de ce que vous me soumettez, de ce cas-là qui est particulier dans

la région de la Mauricie. Bien sûr qu'on va étudier la question, et je vais sûrement en parler au ministre délégué aux Transports, M. Middlemiss, à savoir s'il y a des irrégularités pour qu'on puisse être capables de vérifier ces irrégularités-là.

M. Garon: Mais, en 1991-1992, combien de fois le ministère a-t-il donné des contrats à l'usine qui n'était pas la plus proche? Normalement, la règle, c'est l'usine la plus proche. Combien de fois c'est arrivé qu'on n'a pas donné le contrat d'asphalte à l'usine la plus proche?

M. Lalande: Je prends note de la question.

M. Garon: C'est ça qu'on est en train de faire dans le cas de l'autoroute 55 entre Grand-Mère et Trois-Rivières.

Le Président (M. Gauvin): O.K. Je pense que ça devrait clore le débat, surtout que c'est une vérification financière qui traite du domaine du ministre délégué aux Transports. M. le sous-ministre, je pense que vous vous êtes engagé à fournir de l'information au député de Lévis.

M. Lalande: Je prends note de la question. Je vais communiquer avec M. Middlemiss, et le ministre délégué aux Transports communiquera avec.

Le Président (M. Gauvin): Donc, nous étions à l'engagement 6. L'engagement 6 est vérifié. L'engagement 6 du mois de novembre étant vérifié, le mandat de la commission...

M. Garon: Je peux vous dire que l'engagement 7 est vérifié aussi.

Le Président (M. Gauvin): L'engagement 7 est vérifié.

M. Garon: Attendez un peu. L'engagement 8 est vérifié également. L'engagement 9 est vérifié. J'avais des questions sur l'engagement 10.

Le Président (M. Gauvin): Le mandat de la commission était de vérifier, justement, les engagements à partir de l'engagement 9 du mois de mai. Est-ce que les engagements que nous avions à l'agenda sont considérés comme vérifiés? Vous n'avez pas d'entente à cet effet-là?

Une voix: Il n'y a jamais d'entente.

Le Président (M. Gauvin): Donc, la commission ajourne ses travaux sine die, pour ce qui est du domaine des Transports, mais la commission reprend ses travaux demain à 10 heures, dans cette salle.

(Fin de la séance à 18 h 5)