



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de raménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère : **Transports**, secteur transports

Organisme : Commission des transports

Période : Novembre 1991 (suite) à novembre 1992

Étude détaillée du projet de loi 60 - Loi
modifiant la Loi sur le camionnage

Le mardi 26 janvier 1993 - No 46

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Vérification des engagements financiers	CAE-2489
Réponses déposées	CAE-2489
Novembre 1991 (suite)	CAE-2489
Janvier 1992	CAE-2490
Février	CAE-2494
Mars	CAE-2494
Recommandations du coroner Bouliane sur le transport scolaire	CAE-2495
Transport en commun dans la région de Montréal	CAE-2502
Transport maritime sur le Saint-Laurent	CAE-2506
Avril	CAE-2520
Mai	CAE-2525
Juin	CAE-2528
Juillet	CAE-2528
Août	CAE-2542
Septembre	CAE-2549
Novembre	CAE-2549
Projet de loi 60 - Loi modifiant la Loi sur le camionnage	CAE-2585
Remarques préliminaires	CAE-2585
Étude détaillée	CAE-2587
Permis de camionnage	CAE-2587
Contrat de location d'un camion avec chauffeur	CAE-2587

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Sam L. Elkas
M. Jean Garon
M. Réjean Doyon
M. Michel Tremblay
Mme Christiane Pelchat
M. Jean-Guy Bergeron
M. Francis Dufour

- * M. Denis-E. Côté, ministère des Approvisionnements et Services
- * M. Georges Lalande, ministère des Transports
- * M. **Liguori** Hinse, idem
- * M. Yvan **Demers**, idem
- * M. Germain Halley, idem
- * M. Dominique Dubuc, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10\$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
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 mardi 26 janvier 1993

Vérification des engagements financiers et étude détaillée du projet de loi 60

(Dix heures dix-neuf minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois de novembre 1991, à partir de l'engagement 10, au mois de novembre 1992.

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Doyon (Louis-Hébert).

Vérification des engagements financiers

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ordre du jour, c'est la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur transports. La liste de 1991, c'est dans le mois de novembre, 3; dans le mois de décembre, 0. La liste de 1992, janvier, 4; février, 1; mars, 5; avril, 5; mai, 9; juin, 2; juillet, 8; août, 14; septembre, 2; octobre, 0; novembre, 57.

(10 h 20)

Est-ce que l'ordre du jour est adopté? Oui?

Réponses déposées

Alors, avant de débiter, je dépose les réponses aux questions prises en note lors de la séance du 19 août 1992. Ces réponses ont été transmises au porte-parole le 17 décembre 1992.

M. le ministre, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

M. Elkas: Non, Mme la Présidente. On va procéder à l'étude.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez discuter des engagements financiers dans l'ensemble ou mois par mois?

M. Garon: Mois par mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Mois par mois. Alors, j'appelle décembre 1991.

M. Garon: Novembre.

Novembre 1991 (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Novembre 1991. Engagement 10.

M. Garon: Quelle est la raison de la subvention complémentaire? Est-ce qu'elle était prévue en début d'année - 5 463 000 \$ à la Société des traversiers - ou si, en cours d'année, on a eu besoin de plus d'argent?

M. Elkas: Vous avez appelé l'article 10?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Article 1.

M. Elkas: Non, article 10.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 10. On était rendus à 10...

M. Elkas: Dans le mois de novembre.

La Présidente (Mme Bélanger): ...du mois de novembre.

M. Garon: Il n'y en a pas 10 en novembre. C'est parce qu'il en reste trois, O.K., c'est moi qui fais erreur. Je pensais que c'était parce que...

M. Elkas: C'est 142 000 \$?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. C'est ça.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: De quoi s'agit-il ici quand vous réalisez une étude de l'influence de la granulométrie et de la teneur en fibres de polypropylène sur les caractéristiques du béton projeté par voie sèche?

M. Elkas: 11?

M. Garon: 12.

M. Elkas: 12, c'est des pièces d'avion.

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'avez pas le même.

M. Garon: Ah, je suis dans décembre!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'achat des fournitures...

M. Elkas: Services aériens du gouvernement.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et des équipements nécessaires pour les opérations du ministère.

M. Elkas: On tombe à décembre 1991.

M. Garon: Attendez un peu.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12 de novembre.

M. Garon: C'est correct, 12.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, novembre 1991 est vérifié. Décembre 1991, il n'y en a pas.

Alors, janvier 1992.

M. Elkas: Décembre 1991.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y en a pas.

Une voix: Il y en a un.

La Présidente (Mme Bélanger): Décembre 1991, c'est marqué: 0. Il n'y en a pas. Alors, janvier 1992.

M. Garon: Le ministre a l'air d'en avoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous autres, on n'en a pas. Ça va?

M. Garon: Moi, je ne l'ai pas. Comment est-ce que ça marche?

M. Elkas: Mme la Présidente, il y en a deux.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'on ne les a pas, nous autres.

M. Elkas: Ils sont...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est les soumissions sur invitation? Contrat pour

la réalisation des plans et devis?

Des voix: Oui.

Janvier 1992

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça? C'est parce qu'on les a dans le mois de janvier.

M. Elkas: Le ministère en a. Peut-être que la Commission des transports n'en a pas, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, c'est correct, on l'a.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que c'est dans le cahier de janvier, mais c'est marqué décembre 1991. C'est le contrat pour la réalisation des plans et devis ainsi que la surveillance des chantiers pour la réfection après incendie de la gare de Beaconsfield. C'est ça votre engagement? Alors, est-ce que l'engagement 1 de décembre 1991 est vérifié?

M. Garon: Est-ce que les plans et devis étaient ensemble là-dedans, et la surveillance, ou si c'étaient deux contrats différents au point de départ?

M. Elkas: C'est les deux ensemble.

M. Garon: Quel est le coût de la partie plans et devis et de la partie surveillance? Ça doit être séparé. Aux derniers engagements financiers avec le ministre de la voirie, vous avez dit que les deux seraient séparés.

M. Elkas: Ce n'est pas de la voirie.

M. Garon: Est-ce que le ministère a des normes différentes selon que c'est les Transports et la voirie?

M. Elkas: Dans des cas semblables, on les fait tous les deux ensemble. C'est l'incendie de Beaconsfield. Il y a eu un feu dans la gare de Beaconsfield, puis on l'a donné aux mêmes.

M. Garon: Là, c'est la réfection après l'incendie, les travaux. C'est des services professionnels. Le ministre délégué aux Transports nous avait dit qu'on distinguerait entre plans et devis et surveillance.

M. Elkas: Ça montre à 75-23, pour répondre à votre question.

M. Garon: 75, étant pour les plans et devis?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et 23 pour la surveillance?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Les coûts totaux des travaux sont de combien?

(Consultation)

M. Elkas: C'est de l'ordre de 400 000 \$, et on va vous le préciser, on n'a pas l'information avec nous.

M. Garon: C'est de l'ordre de 400 000 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: 100 000 \$ de plans et devis et de surveillance, c'est 25 %; c'est beaucoup, 25 %, c'est énorme.

M. Elkas: C'est à vérifier, on va vous revenir.

M. Garon: On est là pour vérifier, justement.

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

M. Garon: Alors, on va le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 1 est en suspens. J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: 2. De quoi s'agit-il: Achat de pièces pour l'entretien des hélicoptères du service aérien? À Calgary?

M. Elkas: Pour le moment, c'est le seul fournisseur qu'on peut avoir pour les pièces nécessaires pour les unités de Bell.

M. Garon: Je vais le laisser en suspens, celui-là, j'aimerais ça revenir avec des questions, cet après-midi, là-dessus.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Je vais le laisser en suspens, j'aimerais revenir, cet après-midi, pour des questions sur celui-là.

M. Elkas: Mais avez-vous une question qu'on pourrait...

M. Garon: Pardon? Sur le service aérien.

M. Elkas: Mais c'est quoi, la question? On pourrait avoir la question pour que, si on a de la recherche à faire, on puisse s'informer.
(10 h 30)

M. Garon: Non, mais il y a quelque chose que je vais regarder à l'heure du dîner.

M. Elkas: Qui est liée à une autre question.

M. Garon: À ça, oui.

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

M. Garon: En suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): ...suspendus. Alors, on procède avec janvier.

M. Garon: Janvier.

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

M. Garon: Bon! C'est un contrat pour la réalisation de l'analyse des écrans routiers acoustiques et le développement des outils permettant d'en évaluer les effets de sols et l'efficacité.

Les effets des écrans acoustiques, là, qu'est-ce que vous cherchez là-dedans?

M. Elkas: Le montant total fait partie d'une enveloppe d'environ 8 000 000 \$ au niveau de la recherche. On a remarqué, hier, qu'une des universités du Québec a démontré clairement qu'on a une matière grise qu'on devrait exploiter. Ça, de ce côté-là, je suis fier de dire qu'on en fait de la recherche chez nous, c'est en croissance. Mais, pour répondre à cette question comme telle, vous savez que le bruit devient de plus en plus une nuisance. Il y a toujours des demandes par les municipalités pour savoir s'il y a un moyen de monter les murs. Et puis il est évident que les coûts sont en augmentant. On essaie de trouver d'autres moyens, je veux dire trouver un type de murs à un moindre coût et, puis, c'est pour ça qu'on a octroyé...

M. Garon: Qui fait ça à l'Université de Sherbrooke?

M. Elkas: Les chercheurs.

M. Garon: Oui, je comprends. Mais qui, à quelle place?

M. Elkas: Le Département de génie mécanique qui, en plus, va développer un logiciel de calcul, selon ce qu'on m'informe.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont déjà fait des études dans ce domaine-là ou s'ils commencent?

M. Elkas: C'est un des meilleurs au Canada; le Département est bien reconnu à travers le monde. Alors, on leur donne...

M. Garon: Vous pourriez demander à ville Mont-Royal, qui a fait un écran acoustique de plus de...

M. Elkas: Ça n'a pas de rapport avec ça, puis ça fait trois fois...

M. Garon: ...qui ne rencontre pas les normes du ministère, d'aller faire faire leurs études à ce Département peut-être pour rencontrer les normes...

M. Elkas: Votre impression que c'est un mur acoustique est tellement fausse, et on vous l'a dit dans le passé. Vous le savez, le problème dans cette région-là: il y avait autrefois une clôture qui était toujours endommagée. La clôture servait à protéger les gens de bien des choses, surtout, comme vous le savez - pas une question de bruit là - on parle de poussière et de saleté qui venaient des véhicules qui se promènent sur le Métropolitain. Vous le savez, comme moi, qu'il y a un site d'enfouissement sanitaire qui n'est pas trop loin de là. Alors, il y a des tonnes et des tonnes de vidanges qui se promènent sur le Métropolitain pour aller à la carrière de Miron, à ce qu'on a vu dans le passé. C'est une chose qu'on devait corriger. C'est du papier et tout ça qui se retrouvent sur le terrain des gens. En plus de ça, c'est que des chats, des animaux appartenant à des gens de ce milieu se trouvent à traverser la route, ce qui causait des accidents. C'était un grand danger, c'est pour ça que le mur a été monté. Ce n'est pas un mur acoustique qui a été monté, c'est un mur pour protéger. Si votre impression est que c'est un mur acoustique, bien...

M. Garon: Bien non, mais c'était marqué dans les engagements financiers, que c'était 1 200 000 \$ pour un mur antibruit qui ne respectait pas les normes du ministère.

M. Elkas: C'est une erreur. Ce n'est pas un mur antibruit.

M. Garon: Ce n'était pas un mur antibruit pour empêcher les chats de passer...

M. Elkas: Ce n'est pas un mur antibruit.

M. Garon: ...1 200 000 \$.

M. Elkas: Non, ce n'est pas un mur antibruit, M. le député.

M. Garon: Bien, c'est ça qui était marqué dans nos engagements financiers, que c'était un mur antibruit à ville Mont-Royal.

M. Elkas: On va accepter le fait que quelqu'un...

M. Garon: Là, vous dites que c'est pour empêcher les chats de passer.

M. Elkas: On va accepter le fait qu'il y a eu une erreur dans l'engagement. Ce n'est pas un mur antibruit. Si vous pensez que c'est drôle qu'un jeune, un enfant ou n'importe qui puisse traverser et se rendre sur le Métropolitain quand il y a 120 000 déplacements qui se font sur le Métropolitain tous les jours. Il me semble qu'il faut aussi prévenir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: C'est un mur antichats?

M. Elkas: Pour les enfants. C'est une protection.

M. Garon: Oui, mais, ça, c'est nouveau, ce qui a été fait.

M. Elkas: Il y avait une clôture de type Frost qui était toujours endommagée, puis elle n'a jamais servi.

M. Garon: Elle n'a jamais servi?

M. Elkas: Bien, c'est-à-dire...

M. Garon: Les chats ne passaient pas la clôture certain.

M. Elkas: ...qu'elle était toujours endommagée. C'était toujours à remplacer. Mme la Présidente, je pense que les députés devraient comprendre ce que c'est qu'un chat ou un chien qui va traverser sur le Métropolitain. Le chauffeur qui voit ça devant lui à la dernière seconde, je vais vous dire, il va essayer de l'éviter et ça va causer quoi? Et, si c'est un enfant, c'est une autre affaire.

M. Garon: Bien, ça ne prend pas une clôture de 1 200 000 \$ pour empêcher un chat de passer.

M. Elkas: Là, si vous pensez que les gens qu'on protège sur le Métropolitain ne valent pas un mur pour les protéger, bien, il y a quelque chose qui ne va pas.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'on dit. Vous aviez une clôture Frost...

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

M. Garon: Nous autres, dans nos engagements, c'était marqué un mur antibruit. Vous avez payé à 100 % alors que, habituellement, vous payez selon l'indice de richesse. À ville Mont-Royal, la ville à peu près la plus riche au Québec, vous avez payé à 100 % alors que,

habituellement, pour ces choses-là, vous payez selon l'indice de richesse.

M. Elkas: Bien, il ne faudrait pas oublier, M. le député, que les gens étaient dans la région bien avant qu'on construise le Métropolitain et qu'on en fasse l'élargissement aussi. Alors, on a causé des ennuis à ces endroits-là; que ce soit à ville Mont-Royal ou dans d'autres municipalités, c'est notre approche.

M. Garon: Est-ce que l'étude est faite par l'Université de Sherbrooke?

M. Elkas: Elle n'est pas encore complétée.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat que vous avez donné du devis de recherche?

M. Elkas: Bien oui.

M. Garon: O.K. Merci. Vérifié.

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

L'engagement 2.

M. Garon: Contrat pour le projet de recherche en évaluation et application des méthodes géophysiques pour la prospection des matériaux, la reconnaissance des sols et l'auscultation des chaussées, à l'Université Laval. C'est fait par quel département?

M. Elkas: Sciences et génie. Département géologique.

M. Garon: Quel est le chercheur qui va faire les travaux?

M. Elkas: M. Séguin.

M. Garon: Est-ce qu'on est dans du domaine connu? La prospection des matériaux, la reconnaissance des sols et l'auscultation des chaussées, ça doit être un domaine assez connu. Qu'est-ce que vous voulez savoir de plus là-dedans pour faire cette recherche-là?

M. Elkas: C'est d'aller plus loin que la méthode sismique. Ça va nous permettre de mieux connaître ce qu'il y a en bas du sol, d'une façon moins coûteuse. C'est d'ailleurs notre approche, évidemment, nous essayons de réduire nos coûts.

M. Garon: Vous ne réussissez pas toujours.

M. Elkas: Bien, c'est votre opinion, mais ce n'est pas partagé par l'ensemble des gens qui vous parlent aujourd'hui. Puis, je vais vous dire aussi que j'aimerais embarquer dans un débat avec vous, n'importe quand, sur la gestion de

notre ministère.

M. Garon: Ah oui.

M. Elkas: O.K.? Alors, faites bien attention à vos paroles, M. le député.

M. Garon: C'est rendu que même des villes ferment pendant une journée complète tellement elles sont mécontentes du ministère. Ça n'a jamais été réussi avant au Québec, ça.

M. Elkas: Faites bien attention, M. le député, vous embarquez sur un terrain glissant.

M. Garon: À Amos, ils ont tout fermé pendant une journée complète, tellement ils sont mécontents.

M. Elkas: Vous êtes toujours en train de sortir des accusations, puis jamais de noms; jamais de noms.

M. Doyon: Ça ne prouve rien, ça. Ça prouve quoi, ça?

M. Garon: Non? Ils ferment des bureaux pour aller les ouvrir ailleurs. Ils déménagent des bureaux pour le fun!

M. Doyon: Ça prouve quoi, ça?

M. Garon: Quand les gens ne voient plus... Si ça ne prouve rien, quand toute une population sort dans la rue, c'est le temps que le gouvernement change.

M. Doyon: Comme Parizeau le dit dans... «Perrette et le pot au lait». On va vous ramener sur la terre, nous autres, aux prochaines élections.

M. Garon: Ah, vous allez voir.

M. Doyon: On va vous ramener sur la terre aux prochaines élections.

M. Garon: Vous allez voir ça.

M. Doyon: Le 25 juin, à minuit et une, il n'y aura pas d'indépendance, je vous en passe un papier.

M. Garon: Vous allez partir avant ça.

M. Doyon: Vous rêvez en couleur.

M. Garon: Vous allez partir en 1994.

M. Doyon: Vous rêvez en couleur. «Perrette et le pot au lait», La Fontaine: «Adieu, veau, vache, cochon...»

(10 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, revenons à nos engagements.

M. Garon: Le député de Louis-Hébert a le sourire de la victoire.

M. Doyon: Je n'ai pas le sourire de la victoire, je ris de vous autres. Ce n'est pas de la victoire que je ris, c'est de vous autres; de votre chef, entre autres. Mais on veut le garder, remarquez bien! Gardez-le, il nous fait mal, il nous fait mal!

Une voix: ...ne changez pas votre chef.

M. Doyon: Non, non, gardez-le, il est bon.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, s'il vous plaît. Revenons à la pertinence. Alors, nous étions à l'engagement 2 de janvier. Est-ce que l'engagement 2 de janvier est...

M. Garon: On a vu ça au dernier référendum.

M. Doyon: Gardez-le, il est bon! On l'aime.

M. Tremblay (Rimouski): On l'aime comme ça nous autres.

M. Garon: On a vu ça au dernier référendum.

M. Doyon: Gardez-le, je vous le dis.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on revient à nos engagements?

M. Doyon: On peut.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on peut avoir une copie du devis?

M. Elkas: Oui, avec plaisir.

M. Garon: On peut avoir une copie du devis?

M. Elkas: Oui, oui. Il n'y a pas de cachette, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va?

M. Garon: Oui.

Février

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous passons à l'engagement de février. C'est la Commission des transports du Québec. Est-ce que vous voulez faire cet engagement immédiatement? Il y a un engagement seulement, c'est la Commission des transports.

M. Elkas: On va le faire dans un bloc à la fin, si ça ne vous dérange pas, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Elkas: Oui, c'est correct?

M. Garon: Non, on peut les passer au fur et à mesure.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous aviez dit quoi, M. le ministre?

M. Elkas: J'avais suggéré qu'on les fasse en bloc à la fin, ça aurait été peut-être plus facile.

M. Garon: Bien, c'est-à-dire...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y en a plusieurs?

M. Garon: ...voyons s'il y a des questions spéciales, là. Il ne s'agit pas nécessairement ici de quelque chose de très...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que les membres de la Commission sont là? On peut les faire tous en bloc, aussi. M. le ministre.

M. Elkas: De quels mois est-ce qu'on parle, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a février, ensuite il y a mai; mai, il y en a quatre.

M. Garon: Pour février, on n'a pas de questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Février, il n'y a pas de questions, parfait. Alors, février, vérifié. Mai?

M. Garon: On est rendus en mars.

La Présidente (Mme Bélanger): En mai, pour la Commission.

M. Garon: Oui, mais on va aller à la suite.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez à la suite?

Mars

M. Garon: Oui, oui, à la suite, on a seulement ce matin et cet après-midi. Alors, contrat de construction d'un héliport et l'aménagement d'un stationnement à Saint-Augustin, dans la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent, comté de Duplessis. Alors, de quoi

s'agit-il? C'est pour les hélicoptères?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Il n'y a pas de piste pour les avions, là?

M. Elkas: Non. Vous savez, pendant les périodes de gel et de dégel, évidemment il n'y a pas de moyen de traverser. Alors, il n'y a aucune piste de l'autre côté. J'ai visité l'endroit moi-même, il y avait un grand besoin.

M. Garon: Non, non. Je sais qu'avant on y allait par hydravion, là. On atterrissait sur l'eau. Je me demandais si c'était parce que... Là, maintenant, vous avez décidé de construire une piste pour hélicoptères ou...

M. Elkas: C'est une piste, c'est un «pad», tout simplement, ce n'est pas une grosse affaire.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Pour permettre le voyage de...

M. Garon: Des médecins et des...

M. Elkas: ...l'autre côté, où se trouve l'aéroport fédéral, à Saint-Augustin. Et il y a aussi la question de l'évacuation médicale...

M. Garon: C'est ça.

M. Elkas: ...qu'on doit adresser, oui.

M. Garon: C'est pour l'évacuation médicale surtout.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qui a fait les plans et devis de la surveillance dans ce cas-là?

M. Elkas: Ça a été fait en régie.

M. Garon: Par le ministère.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 2.

Recommandations du coroner Bouliane sur le transport scolaire

M. Garon: Transport scolaire. Programmation budgétaire 1991-1992 des dépenses de transfert du ministère concernant le transport des personnes et l'aide au transport scolaire. Avez-vous

l'intention de mettre en application les recommandations du coroner Bouliane?

M. Elkas: Je ne les ai pas encore. Elles vont sortir bientôt, il fait son rapport final.

M. Garon: Oui, mais concernant les brigadiers?

M. Elkas: Je pense que c'est une décision qui revient aux commissions scolaires.

M. Garon: Et vous?

M. Elkas: Regardez dans toute cette question-là...

M. Garon: Vous mettez de l'argent. Le budget est de 407 000 000 \$ pour le transport scolaire, c'est à peu près votre plus gros budget au ministère des Transports.

M. Elkas: Je suis content que vous ayez soulevé le fait que, oui, on a fait une grosse contribution aux commissions scolaires pour le transport de nos jeunes.

M. Garon: On fait les écoles trop grosses, c'est pour ça, il faut aller chercher le monde de plus en plus loin pour les remplir.

M. Elkas: Peut-être que vous pourriez adresser vos commentaires au ministre de l'Éducation.

M. Garon: Non, mais, vous, vous payez. Si les écoles étaient moins grosses, les enfants pourraient y aller à pied.

M. Elkas: Êtes-vous en train de nous dire qu'on devrait reconstruire d'autres écoles plus près des domiciles? Qu'ils marchent un demi-kilomètre ou un kilomètre, est-ce qu'il y a une différence? Ils sont autant en danger près de leur maison que s'ils vont plus loin. Est-ce que vous êtes en train de me dire qu'il devrait y avoir une école à l'intérieur d'un kilomètre de chaque domicile des jeunes?

M. Garon: Non, je ne dis pas ça, mais excepté que là...

M. Elkas: Non, mais, d'une façon ou d'une autre, il va y avoir du transport.

M. Garon: Il y a eu une enquête où les ministres ont été appelés à témoigner. Vous avez été appelé à témoigner; M. Ryan, le ministre de la Sécurité publique; le ministre, dans le temps, de l'Éducation. Ils ont parlé beaucoup plus en votre nom que vous avez parlé vous-même. Sauf que c'est le budget du transport scolaire; vous n'avez pas dit grand-chose, c'est eux autres qui

témoignaient. On avait l'impression qu'ils aimaient mieux ne pas vous interroger plutôt que de ne pas avoir de réponse. Alors, c'est pour ça que je vous demande, par rapport...

M. Elkas: Vous avez ignoré...

M. Garon: Il y a eu une enquête publique qui a duré plusieurs jours, il y a eu un rapport, en tout cas, préliminaire dans lequel il y a eu les commentaires du coroner Bouliane. Je pense que vous prenez ça un peu à la légère, parce qu'il s'agit du plus gros budget de votre ministère, 407 000 000 \$ sur le même item, sur le même élément de programme. C'est pour ça que je demande quelles sont vos intentions par rapport à l'enquête qui a été faite par le coroner; il y a déjà eu des recommandations préliminaires et il y a déjà eu une première réaction du ministère.

M. Elkas: Vous êtes évidemment ignorant du fait qu'on a déposé un rapport bien détaillé qui touche notre ministère, qui ne va pas plus loin que ce qui se fait chez nous, sauf qu'on fait des recommandations aussi à nos collègues. On a siégé, il y avait un comité interministériel qui a regardé l'ensemble du problème, et je crois qu'on l'a réglé d'une façon saine. Le coroner Bouliane décide, lui, de son côté, qu'on n'a pas été assez loin. Il a décidé, au lieu de mettre fin à son rapport à l'automne, qu'on va revenir au mois de janvier, à la mi-janvier, et préparer un rapport final basé sur ce qui a été fait non seulement par le ministre des Transports, mais aussi par les ministères touchés par le transport scolaire, c'est-à-dire l'Éducation et la Sécurité publique.

La Sécurité publique, évidemment, avait des recommandations à faire; ils ne sont pas touchés nécessairement directement. Mais quand on parle des actions qui ont été prises chez nous, vous le savez comme moi, il y a eu des études qui ont été faites sur le type d'autobus dont on devrait se servir, si on devait, en effet, les changer du jour au lendemain pour du «nez plat». Il y a aussi eu des recommandations qui ont été faites aux commissions scolaires pour s'assurer qu'on change certains parcours pour éviter justement que le jeune passe devant l'autobus.

Il y a aussi eu des vérifications et des études qui ont été faites ailleurs, basées sur des faits, des preuves, basées sur des choses qui ont été éprouvées, telles que le bras d'éloignement, qui non seulement va servir à éloigner le jeune de l'autobus scolaire, mais va rester avec lui. Ça va être une aide à la formation qui va lui permettre, que ce soit un autobus scolaire ou un camion stationné, lorsqu'il doit traverser la rue, de savoir qu'il devrait s'éloigner du véhicule. Alors, ça va pas mal plus loin que simplement changer un type de véhicules pour un autre type de véhicules et avoir des brigadiers scolaires qui, en passant, commencent à coûter un peu cher

aux contribuables, à 16 \$ l'heure. On ne le nie pas, parce que c'est un fait.

Et tout à coup, M. Ouimet, le président de la commission scolaire de Montréal, se plaint aujourd'hui que ces mêmes brigadiers, du jour au lendemain, veulent devenir syndiqués. Alors là la commission scolaire est un peu mal prise. On a suggéré fortement qu'il regarde ailleurs ce qui se passe parce qu'il y a le CAA, dont vous êtes un grand supporteur, qui a un programme qui existe à l'extérieur, dans le Canada, où il y a 100 000 brigadiers scolaires, des jeunes du secondaire, qui font cette tâche sans rémunération. Et ça, c'est quelque chose! C'est quelque chose qu'on devrait apprendre à nos Jeunes.
(10 h 50)

Je pense aussi que vous devriez être mis au courant qu'il y a de la formation. Il y a un cours qui a été élaboré par mon ministère avec l'aide de la SAAQ pour former les chauffeurs. Le cours est monté. Il doit être donné par les commissions scolaires et ça va être obligatoire. Lors de la rentrée scolaire au mois de septembre, tous les chauffeurs auront suivi cette formation.

L'étude qu'on est en train de faire sur le «nez plat» est en marche et on va faire des recommandations, mais ce n'est pas nécessairement...

Une voix: Ça ne se fait pas à la course.

M. Elkas: Ça ne se fait pas à la course, oui. C'est les mots que je cherchais.

M. Garon: Mais, Mme la Présidente, le ministre vient de donner raison au coroner Bouliane sans s'en rendre compte, parce que le coroner Bouliane, ses principales recommandations, ce sont les brigadiers scolaires, premièrement. Deuxièmement, il dit: Bénévoles rémunérés. Et vous venez de dire justement que dans beaucoup d'endroits au Canada, avec le Club automobile, les brigadiers scolaires sont bénévoles. Il s'agit d'organiser... Actuellement, la plupart des brigadiers scolaires qu'il y a au Québec sont bénévoles. Ce n'est pas parce que la commission scolaire de Montréal veut les payer 16, 50 \$ l'heure que ça doit être la norme. Il est possible d'organiser des brigadiers scolaires bénévoles, comme ça existe dans la plupart des endroits en Amérique du Nord. Alors, quand le coroner Bouliane dit... Il ne fait pas de choix, il dit que ça prendrait des brigadiers scolaires, des adultes qui s'occupent des enfants qui sont en bas âge dans les transports scolaires; mais il ne dit pas qu'il faut nécessairement les rémunérer. D'ailleurs, lui-même, dans son rapport, si vous regardez, dit: Bénévoles rémunérés ou bénévoles. Actuellement, le grand nombre des brigadiers scolaires au Québec sont bénévoles. Je pense qu'en dehors de Montréal ils sont tous bénévoles.

M. Elkas: Vous avez absolument raison, mais

vous allez comprendre aussi que dans son premier rapport, où ses sorties étaient assez claires, il nous a condamnés pour le fait qu'on n'a pas supporté la commission scolaire de Montréal. D'ailleurs, vous avez supporté aussi la position de la commission scolaire de Montréal en encourageant qu'on aille chercher des brigadiers payés au coût de \$ 16 à \$ 17.

M. Garon: Non. On a toujours parlé d'un système de brigadiers scolaires, mais on n'a jamais dit «payés».

M. Elkas: Bien, le fait que M. Ouimet nous a envoyé une facture pour la moitié, puis vous avez supporté son geste, il me semble que...

M. Garon: Pas du tout. On n'a pas supporté le geste, on a dit que le coroner Bouliane avait raison quand il parlait de brigadiers scolaires, parce qu'ils peuvent s'adapter à toutes les circonstances. C'est des adultes qui peuvent voir, tandis que le bras d'éloignement... Les gens nous disent que le bras d'éloignement, les enfants s'en servent pour se pendre après et pour faire des tourniquets, pour se balancer.

M. Elkas: C'est totalement faux. Allez voir ce qui s'est passé dans Portneuf où tous les autobus scolaires sont équipés de cette façon, ce n'est pas le cas. Ce qui a été fait aussi aux États-Unis n'a pas démontré que les jeunes se pendaient dessus. Mais je reviens au point que vous avez fait sur des brigadiers scolaires rémunérés.

M. Garon: Ce n'est pas moi qui fait enquête.

M. Elkas: Vous avez supporté l'argument de M. Bouliane qui demandait qu'on aille de l'avant avec un système de brigadiers scolaires rémunérés.

M. Garon: Non.

M. Elkas: À ce point-là...

M. Garon: Non, non. Regardez mes communiqués.

M. Elkas: Excusez, Mme la Présidente. Sur ce point-là, M. Bouliane faisait une recommandation un peu générale avant même que les commissions scolaires puissent prendre en charge ce défi de changer évidemment le système existant qui éviterait que les jeunes traversent devant les autobus, où, en effet, on pourrait éviter un brigadier scolaire. Mais, moi, j'ai toujours supporté le fait que, oui, mon ministère en donne pour 417 000 000 \$. Une fois dans les mains des commissions scolaires, il est évident que c'est suivant certaines normes. Là, la gestion de

transport dans les régions, c'est fait par les commissions scolaires, pas par un fonctionnaire ou un ministre qui est centralisé à Québec.

M. Garon: Quand même, M. le ministre, quand on paie 417 000 000 \$, on n'est pas sur le pilote automatique, on est en droit de poser des conditions. Le ministre est là comme un spectateur au transport scolaire. Il dit: On paie 417 000 000 \$. Quand on paie, c'est l'argent des contribuables, on a le droit d'exiger un cadre d'exécution le plus sécuritaire possible. Moi, j'ai dit que le coroner Bouliane avait parlé de brigadiers scolaires bénévoles rémunérés, de bénévoles. C'est ça qu'on a dit.

M. Elkas: Il a encouragé Ouimet.

M. Garon: Non, il n'a pas encouragé qui que ce soit. Dans ce rapport, partout, c'est marqué «bénévoles» ou «rémunérés». Dans toutes les positions que j'ai prises, j'ai parlé de bénévoles ou rémunérés. Je pense que la plupart des brigadiers scolaires au Québec actuellement sont bénévoles.

Le ministre, par ailleurs, quand il paie 407 000 000 \$, il est en droit de poser quelques conditions. **Habituellement**, il y a le vieux principe: Celui qui paie, c'est celui qui mène. Alors, le ministre est en droit de poser... surtout que c'est l'argent des contribuables. Alors, pourquoi le ministre ne mettrait-il pas un cadre en fonction des recommandations du coroner, pour faire en sorte que le transport scolaire soit plus sécuritaire, en exigeant qu'on mette sur pied des équipes de brigadiers scolaires bénévoles pour faire en sorte que la sécurité des enfants... Vous savez, on va avoir de plus en plus de gens à la retraite ou à la semi-retraite au Québec. Il y a beaucoup de gens qui ont du temps à consacrer et qui vont être très heureux d'aider. J'en vois dans la municipalité où je demeure. Je vois un brigadier scolaire; c'est un monsieur que je connais, d'ailleurs, qui a travaillé toute sa vie dans un garage. C'est lui qui fait passer les enfants, c'est un brigadier scolaire bénévole.

Alors, c'est ça qu'on demande au ministre: Est-ce qu'il a l'intention de simplifier dans la sécurité? Les «flat nose» dont il parle, les «nez plats», depuis qu'il est ministre qu'il me parle de ça. Ça doit être une étude... Ça va être aussi compliqué que le secret de la bombe atomique, ça, parce que j'en entends parler depuis que le ministre est ministre: les «nez plats» et le bras d'éloignement. Chaque fois, il dit: On fait des études sur les «nez plats». Vous étudiez quoi sur ces «nez plats»?

M. Elkas: Si vous voulez que je réponde à votre question, M. le député de Lévis, je vous demanderais de prendre le soin d'étudier à fond toutes les réponses. Si un média décide qu'il va ramasser, de ce que le ministre a dit, 2 points

sur 18, il est évident que vous allez entendre seulement les 2 points, mais prenez donc le temps de lire le rapport de mon ministère qui complète, je crois, ce qui est attendu de notre ministère dans ce domaine.

M. le député de Lévis a félicité M. Bouliane, quand M. Bouliane a supporté M. Ouimet de la commission scolaire de Montréal en encourageant les brigadiers scolaires payés. Ça, c'est un fait. Alors, voulez-vous, s'il vous plaît, aussi regarder ce qu'on fait à l'intérieur de notre ministère pour s'assurer de la sécurité de nos jeunes, les vérifications mécaniques, les normes établies pour continuellement améliorer la signalisation sur les véhicules. Tant qu'à la gestion locale, les régisseurs sont de la commission scolaire, c'est à eux de préparer les parcours. Ce n'est pas le ministre, qui est localisé à Québec, qui va aller dire aux régisseurs de la région, que ce soit dans Bellechasse ou en Abitibi, comment faire leurs parcours. Ils ont des défis, ils les suivent.

Je dois ajouter aussi, quand on parle de bénévoles, que c'était notre première recommandation lors de notre première conférence de presse, en répondant au coroner Bouliane. On a fortement recommandé des brigadiers scolaires, mais des gens qui n'étaient pas rémunérés.

J'aimerais ajouter aussi qu'avec l'aide de mon collègue, le ministre Bourbeau, on a des projets-pilotes qui se conduisent sur le terrain aujourd'hui à trois endroits, avec des brigadiers scolaires qui sont des gens du milieu et qui sont sur l'assistance sociale. Alors, c'est des pas assez positifs de notre côté et on travaille toujours en collaboration avec les commissions scolaires. En tout cas, on s'organise assez bien dans ce milieu.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre ne comprend pas l'objet de mes propos. Le coroner Bouliane a recommandé qu'il y en ait, il n'a pas dit au ministre... Il a recommandé. Le coroner, lui, fait une étude et il dit: C'est ça qui serait le meilleur système, d'avoir des brigadiers scolaires.

Une voix: Il n'y en a pas, des bénévoles?

M. Garon: Quand on a appuyé, on a appuyé non pas la modalité qu'a étudiée la commission scolaire de Montréal, on a appuyé la recommandation du coroner Bouliane qu'il y ait des brigadiers scolaires. Le ministre qui paie, il est en droit d'exiger des choses, pas de recommander, c'est lui qui paie. C'est pour ça que le coroner Bouliane a demandé aux ministres de venir, les trois ministres: de l'Éducation, de la Sécurité publique et des Transports. Le ministre des Transports, c'est lui qui paie, 407 000 000 \$, pour le transport scolaire et il fait des recommandations. Est-ce qu'il ne pourrait pas avoir des exigences, des conditions et dire que l'auto-

bus devrait avoir un brigadier scolaire? À ce moment-là, c'est aux gens à l'organiser localement pour qu'il y ait une plus grande sécurité pour les enfants, mais est-ce que le ministre n'est pas en droit d'exiger, pour la sécurité des enfants, qu'il y ait des brigadiers scolaires à bord des autobus? Définir le cadre général et, après ça, ils l'appliqueront comme ils le voudront!

(11 heures)

Alors, l'appliquer, je veux dire, en disant: Nous autres, on paie pour des autobus scolaires, il doit y avoir un brigadier scolaire. On paie pour l'autobus scolaire, mais pour qu'il y ait un brigadier bénévole. Si vous n'êtes pas capables d'organiser un système bénévole, bien, vous vous organiserez autrement, mais il devra y avoir un brigadier scolaire.

M. Elkas: C'est drôle, Mme la Présidente...

M. Garon: Il faut susciter...

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne peux pas comprendre... Je le comprends là, parce que, lui, si ça tourne à son avantage, c'est sûr, qu'il va s'aligner sur nos arguments. Au début, ils ont insisté pour que ce soit, et il a supporté...

M. Garon: Jamais.

M. Elkas: ...le coroner Bouliane en disant: Il faut absolument avoir des bénévoles payés.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Des gens qui ne sont pas payés ne sont pas responsables.

M. Garon: Non, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai, ça.

M. Elkas: Dans les faits, c'est ça qu'ils ont dit.

M. Garon: Non.

M. Elkas: La conclusion, c'est ça, nous, de notre côté: où c'est applicable - il y a des parcours où ce n'est pas nécessaire - ne pas imposer des brigadiers scolaires. Il y a certains endroits, oui, où c'est nécessaire. Mais c'est à la commission scolaire de l'identifier. C'est ça qu'ils font aujourd'hui.

M. Garon: Le coroner Bouliane, partout, quand il parle de brigadiers scolaires, il met entre parenthèses, si vous avez lu le rapport... Moi, j'ai l'impression que vous vous en êtes fait parler, mais que vous ne l'avez pas lu.

M. Elkas: Comment ça?

M. Garon: Écoutez, parce que de la manière dont vous parlez, ce que vous dites est faux. Le coroner **Bouliane** parle de brigadiers scolaires rémunérés ou bénévoles, partout. Quand on a appuyé sa résolution, on l'a appuyée dans le même corps, c'est-à-dire que ce soit bénévoles ou rémunérés, le même corps. On n'a pas appuyé la commission scolaire de Montréal qui les payait, on a dit que ça doit être un corps de brigadiers scolaires bénévoles ou rémunérés. Nous, on pense, on a dit... Même dans mon communiqué, moi, j'ai même dit que dans la plupart des commissions scolaires les brigadiers scolaires au Québec étaient bénévoles. Alors, il est possible d'organiser un corps de brigadiers scolaires bénévoles. Mais le ministre qui paie 407 000 000 \$ est en droit d'exiger des choses. Quand on paie autant d'argent, on est en droit d'exiger des choses.

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est évident qu'il y a eu un revirement dans les arguments de l'Opposition...

M. Garon: Bien non!

M. Elkas: ...et du député de Lévis, pour la simple raison que... M. Bouliane a déposé son premier rapport, et il n'est pas question d'avoir des brigadiers scolaires non payés. Là, tout à coup, ça devient intéressant, une formule intéressante parce que le ministère des Transports, avec le ministre de la Sécurité du revenu, a décidé que peut-être il y aurait moyen d'impliquer des gens qui sont bénéficiaires d'assistance pour s'en servir, de ces gens-là, pour faire des brigadiers. Mais non pas surtout...

M. Garon: Ça, c'est autre chose.

M. Elkas: J'aimerais que le député de Lévis...

M. Garon: Ça, c'est autre chose.

M. Elkas: ...comprenez que ça ne peut pas se faire sur tous les parcours. Cette année, en 1993, l'année courante, on veut identifier évidemment tous les parcours qui ont été changés pour éviter la traverse. S'il n'y a pas de traverse, il n'y a pas nécessairement besoin de brigadier. S'il y a une traverse, examinez donc la possibilité d'aller chercher des brigadiers bénévoles. Pourquoi ne pas adopter le programme du CAA? Il y a un docteur de Montréal qui a témoigné devant M. Bouliane disant que ce serait un grand stress pour une personne du scolaire d'assumer ce poste de brigadier scolaire. S'ils le font ailleurs dans les autres provinces, je ne comprends pas pourquoi on ne pourrait pas le faire ici. Notre position a toujours été la même. Elle n'a jamais changé. Par contre, la votre change. Quand c'est à votre avantage, ça va

changer, vous supportez exactement ce qu'on dit.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Alors, avant qu'on arrive aux commissions scolaires et qu'on s'impose, au moins établissons des règles, dans l'année donnée, pour savoir comment on peut mettre en place un système qui va mieux protéger nos jeunes. Est-ce qu'on en a vraiment besoin dans tous les endroits? Est-ce qu'on devrait les payer ou ne pas les payer? Et, si on doit les payer, c'est à la charge de la commission scolaire qui les embauche.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre n'a pas l'air de réaliser que le seul qui est dans une position décisionnelle, c'est lui. C'est lui qui décide, c'est lui qui paie. Alors, là, il nous reproche... Nous autres, on est dans l'Opposition. Tout ce que l'on peut, c'est appuyer des recommandations ou dire ce que l'on pense qui serait le mieux. Le coroner Bouliane, il peut juste recommander, mais le seul qui peut décider, c'est le ministre. Il n'a pas l'air de comprendre qu'il est devant un statut différent des autres. Le coroner a recommandé des brigadiers scolaires bénévoles ou rémunérés. On a appuyé ça. Sauf que le ministre est là et il spéculé comme s'il était un autre enquêteur parmi d'autres. Sauf que c'est lui qui décide là-dedans. Être ministre, ce n'est pas juste couper des rubans puis assister à des cocktails, c'est aussi prendre des décisions. Là, vous avez une décision à prendre. La recommandation du coroner Bouliane est sur votre bureau. Face à ça, votre ministère, dans le rapport préliminaire, a répondu en disant non. Ne nous racontons pas d'histoire, le ministère a dit non. On est revenu à la charge, et des gens vont revenir à la charge...

Moi, je pense, par exemple, que les écoles sont trop grosses. On est rendu à 407 000 000 \$ pour le transport scolaire, comprenez-vous. À mon avis, les écoles devraient être plus petites, au Québec, pas rien que les écoles primaires et secondaires, même les cégeps et les universités sont trop gros. À mon avis, c'est de trop grosses boîtes. On bâtit de grosses, grosses écoles et, après ça, ça prend de plus en plus de transport scolaire pour aller chercher les enfants pour les remplir. Je ne dis pas de bâtir des écoles de rang, ce n'est pas ça que je dis, excepté qu'on a des écoles qui sont trop grosses, au Québec. C'est clair qu'elles sont trop grosses. Quand vous voyez des écoles secondaires, secondaire I et secondaire II, ça leur prend 1000 élèves. Voyons donc! Les cours classiques, autrefois, on faisait 8 ans dans la même bâtisse, et on était 500. Personne disait que ce n'était pas bon. Au contraire, on disait que ça aurait été mieux d'être généralisé même. Alors, aujourd'hui, on bâtit des écoles pour des enfants. C'est des grosses écoles. Elles sont de plus en plus gros-

ses, les écoles. Je ne comprends pas l'idée, là, surtout qu'on a 40 % de décrochage, trois ans et demi pour faire deux ans de cégep. À l'université, on a vu les examens de comptable. Les deux tiers des étudiants ont bloqué leurs examens de comptable. On pourrait au moins se poser des questions sur notre système d'éducation.

Le transport scolaire, là-dedans, qu'est-ce qui arrive? Pourquoi on a besoin de tant de transport scolaire? C'est parce que les écoles sont trop grosses. Comme le taux de natalité est moins élevé, il faut aller les chercher de plus en plus loin pour remplir ces grosses écoles là. Ça ne prend pas une 500 watts pour comprendre ça, il me semble. Si les écoles étaient plus petites, on ne serait pas obligé de faire autant de transport scolaire. Tout le monde serait content, et plus content à part ça. Tout le monde serait plus content. Vous savez que les plus gros débats que j'ai vus, moi, à la commission scolaire dont je fais partie, sur le territoire où je suis, ça a été concernant le transport scolaire. J'ai vu des assemblées de 400, 500 personnes. Une année, il y a même eu 7 ou 8 assemblées de 400, 500 personnes. Pourquoi? Parce qu'on démontrait des transports dangereux, des endroits dangereux alors que les gens essaient d'économiser sur le transport scolaire. Mais il y a des accidents.

On dit au ministre, au fond, de s'impliquer davantage dans ce dossier-là. Le coroner Bouliane, là, il a l'air d'un homme qui crie dans le désert, actuellement, parce que le ministre ne l'écoute pas alors que le ministre devrait être davantage... Le ministre devrait jouer un plus grand rôle, je pense, s'impliquer davantage. Ça coûte 407 000 000 \$. C'est de l'argent, ça, 407 000 000 \$. Qu'est-ce qu'on a comme résultat dans nos écoles? À 15 h 30, c'est le péril jaune qui commence, comprenez-vous. Il faut partir de l'école au plus sacrant parce que l'autobus scolaire est là. Aujourd'hui, la pédagogie est dirigée par les autobus scolaires. Il faut que tu partes à telle heure le matin, il faut que tu arrives à telle heure et il faut que tu partes à telle heure.

Autrefois, les écoles étaient beaucoup plus petites. Les gens allaient à l'école, ils revenaient à l'heure du souper et retournaient jouer à l'école après le souper. Aujourd'hui, il n'en est pas question. L'école, le soir, c'est l'endroit le plus noir en ville. Pourquoi? Parce qu'on a bâti tellement de grosses écoles. On fait venir les gens en autobus et, à 15 h 30, 16 heures, c'est fermé. Il n'y a plus rien là alors que ça devrait être un milieu de vie. Mais c'est parce qu'on a bâti de trop grosses écoles.

Moi, je pense que le ministre devrait s'impliquer davantage. 407 000 000 \$, c'est de l'argent. 407 000 000 \$ en transport scolaire, ce n'est pas des pinottes. Le plus gros budget de son ministère, ce n'est pas les autorotoues, c'est le transport scolaire. Il me semble, Mme la Présidente, que ça vaut une interrogation. Le

ministre a l'air jovialiste, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de problème là. On paie. Mais celui qui paie l'argent avec lequel le ministre paie, lui, il trouve que la facture est haute, et il n'est pas sûr du résultat. Le coroner Bouliane dit, actuellement, le résultat, qu'il n'y a pas assez de sécurité pour les enfants.

M. Elkas: Mme la Présidente, si on me permet de répondre à des... pas à des questions, mais à des affirmations faites par le député de Lévis qui n'ont pas de bon sens. Quand je pense qu'il va nous demander de réduire le nombre d'élèves dans les écoles de 1000 à 500 étudiants, qu'il retourne donc écouter les parents qui disent: Je dois insister, M. le ministre, pour que vous transportiez mon jeune, que ce soit à une école de 500 personnes ou 1000 personnes, mais au-delà de 1,5 km aujourd'hui, on doit les transporter.
(11 h 10)

Alors, faites le calcul, M. le député. Je sais que ça vous prend du temps, des fois, à faire des calculs. Faites-le ce soir, à votre aise, et vous allez voir que les 400 000 000 \$, vous n'allez pas gruger beaucoup dedans. Tout ce que vous allez faire, c'est d'ajouter des parcours, parce que la population reste la même, et le 1,5 km reste le même. Alors, qu'on réduise les 407 000 000 \$ à 405 000 000 \$, ça n'ajoute pas grand-chose. On va dire que 2 000 000 \$, c'est 2 000 000 \$, mais vous allez vous engager aussi à construire des écoles. Je pense simplement à certains villages où ils sont, quoi, 300, 400 personnes. Vous allez insister pour qu'on bâtisse une école, comme on le faisait dans le bon vieux temps. Je n'enlève absolument rien au système scolaire de votre temps, M. le député de Lévis. Il y avait des avantages. Aujourd'hui, on se retrouve avec des monstres, c'est vrai, mais ce n'est pas nécessairement le problème de transport qui nous cause des problèmes au niveau scolaire, aujourd'hui. Ce n'est pas le transport. D'une manière ou d'une autre, il faut les transporter. Et nous accuser de ne pas s'impliquer est totalement faux.

J'ai une responsabilité. Les commissions scolaires ont des responsabilités. On a toujours parlé d'imputabilité des commissions scolaires. Eux autres se disent: On se charge de ça, on va vous livrer la marchandise. Il y a des changements de parcours qui ont été faits, même avant la rentrée scolaire, 68 % ou 70 % des parcours avaient été changés. Alors, il y a eu des gestes positifs, des gestes concrets qui ont été posés par les commissions scolaires ainsi que par mon ministère. Alors, je vous suggérerais fortement de regarder les réponses à la première ronde de recommandations qui ont été faites par M. Bouliane. J'ai ouï-dire qu'il va arriver avec une deuxième et peut-être une troisième ronde de recommandations. Et je n'enlève absolument rien à M. Bouliane. M. Bouliane a servi pour... Son

geste a servi pour sensibiliser les gens, et ça, c'est très bien.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre seulement de faire un exercice. S'il ne veut pas le faire lui-même, de le faire faire par un autre. Qu'il fasse une école de 1000 élèves avec un kilomètre autour et qu'il fasse deux écoles de 500 avec un kilomètre autour. Il va se rendre compte qu'il a besoin de pas mal moins de transport scolaire s'il a deux écoles de 500 ou s'il a deux écoles de 300, plutôt qu'une grosse école avec un kilomètre autour. Il va se rendre compte à quel point, surtout en milieu urbain... On verrait aussi que si on avait davantage d'écoles municipales avec le primaire et une partie du secondaire... Les commissions scolaires qui progressent actuellement, qu'est-ce qu'elles font? La 5e et 6e année ainsi que le secondaire I et II, c'est dans la même école. Qu'on regarde des écoles mieux pensées, mieux définies, pas par des technocrates pour leur confort personnel. Parce que je comprends qu'au ministère de l'Éducation, ici, il y a 2300 fonctionnaires. En Suède, pour 2 000 000 de plus de population, pour 9 000 000 de population, il n'y en a que 300 ou 350. Nous autres, on n'a pas besoin de bouger un crayon au Québec sans demander la permission à quelqu'un dans les écoles. Regardons ce qui se passe ailleurs dans le monde et on comprendra peut-être mieux ce qu'on fait.

Dans la région de Québec, par exemple, à l'Université Laval, on en a une université, 40 000 étudiants. Dans la région de Boston, 3 500 000 de population, et ils ont 66 universités. Voyez-vous, il y a de la concurrence. Il y en a de 5000 et de 6000, et même celles autour de 7000 ou 8000 étudiants, comme MIT, elles sont connues dans le monde entier. Nous autres, on bâtit des éléphants. On se donne l'impression d'être bien gros. On a de grosses écoles, de gros cégeps, de grosses universités, mais on regarde les résultats au bout du compte: 40 % de décrochage, trois ans et demi pour faire deux ans, et, après ça, quand tu arrives aux examens de comptable, il y en a les deux tiers qui bloquent. Au moins, on pourrait se poser des questions, au moins avoir un doute, juste un doute sur ce qu'on a fait au cours des dernières années.

Moi, je pense que le commencement, un étudiant... Quand vous faites de grosses écoles, vous prenez le jeune de plus en plus de bonne heure et vous le transportez en autobus, puis le problème du dîner le midi puis le diable à quatre... Finalement, le jeune est écoeuré. Il n'est pas rendu loin dans l'école, il est écoeuré de se faire brasser en autobus. Il part à 15 h 30, son père et sa mère sont à l'ouvrage, comprenez-vous, parce que l'autobus, il faut qu'il parte à 15 h 30. Alors, l'enfant, il arrive chez eux, les parents ne sont pas arrivés. Non, non, toute

l'organisation du transport scolaire et la conception des écoles, actuellement, ne sont pas adaptées aux familles d'aujourd'hui, alors qu'on devrait concevoir ça dans un monde beaucoup plus réel qu'est le monde d'aujourd'hui où souvent le couple travaille, et les enfants seraient bien mieux à l'école. Mais parce que l'autobus doit partir à 15 h 30, bien, on ferme la boutique, alors qu'autrefois on pouvait jouer à l'école, on pouvait étudier à l'école, mais on arrivait à l'heure du souper. Aujourd'hui, ce n'est pas ça, c'est l'autobus qui mène. Toute la pédagogie, ce n'est pas de la pédagogie, c'est la pédagogie de l'autobus.

Moi, je pense qu'on pourrait au moins s'interroger, dans son ensemble, sur tout ce système-là, non seulement la sécurité, mais également la conception. 407 000 000 \$ pour le transport scolaire, c'est de l'argent. Est-ce qu'il n'y a pas moyen d'aménager ça autrement, surtout quand on voit nos résultats? Les résultats ne sont pas là; qu'on le veuille ou non, ils ne sont pas là. On pourrait au moins avoir un doute sur notre façon de faire. Autrefois, on arrivait à la maison à l'heure du souper et, après souper - ça ne fait pas longtemps - on s'en allait jouer au hockey. C'est vrai qu'il fallait pelleter, on pelletait plus qu'on jouait, mais on retournait à l'école. C'était un milieu de vie, l'école. Aujourd'hui, c'est un milieu de vie entre 8 h 30 et 15 h 30. Voyez-vous, c'est l'autobus avant et l'autobus après, puis c'est fini. On voit les résultats que ça donne. On a des grosses écoles sur lesquelles les gens sentent qu'ils n'ont pas de poigne non plus. On se demande pourquoi les parents ne sont pas intéressés. Ils n'ont pas de poigne, ils se sentent anonymes dans ces grosses écoles là, alors qu'une école mieux adaptée au milieu...

Je pense que, comme payeur en transport scolaire, le ministre est en droit d'interroger et poser des questions sur ce système-là. Il y en a d'autres qui s'en posent. Il y a beaucoup de gens qui se posent des questions actuellement, parce que les résultats ne sont pas là. En tout cas, on n'ira pas plus loin sur ce débat ce matin, parce que je sens que le ministre ne veut pas aller plus loin, que voulez-vous.

M. Elkas: Mme la Présidente, ça me ferait plaisir, à un autre moment, de m'engager sur ce débat, mais aujourd'hui on est ici pour regarder les engagements et on devrait passer aux engagements. Sauf un petit commentaire, avant qu'on passe au prochain, c'est qu'il était au pouvoir pendant neuf ans de temps. Je me pose la question: Est-ce qu'ils se sont interrogés, eux, dans le temps? Je comprends ce que le député de Lévis a à nous apporter aujourd'hui, c'est un changement complet au niveau du système scolaire. En partie, je partage avec lui, parce que j'ai vécu des bonnes années, moi aussi, où l'école, pour moi, était une place où je pouvais

me rendre et puis non seulement apprendre mais m'amuser aussi. Mais les temps ont changé. Vous dites qu'on devrait retourner aux années quarante. Peut-être que le débat devrait se faire ailleurs, mais pas nécessairement ici.

Ce que j'aimerais dire, en terminant, c'est qu'on a fait notre devoir, on continue à le faire, on fait des recommandations qui s'appliquent, des choses qui sont raisonnables, et puis toujours pour la sécurité de nos jeunes. Merci.

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

M. Garon: Je vous ferais remarquer, Mme la Présidente, quand je parle au ministre, que l'engagement dont on parle, ce n'est pas des pinottes. C'est un engagement de 879 363 000 \$. C'est le plus gros engagement, sans doute, qu'on va voir au cours de la journée. C'est 879 363 000 \$.

M. Elkas: C'est deux, ça: le transport en commun ainsi que le transport scolaire. Vous me lancez des chiffres, là. Assurez-vous que vous expliquiez les deux.

M. Garon: Oui, mais je ne suis pas obligé de le lire. On a tous le papier devant nous.

M. Elkas: Sauf qu'il y a des journalistes qui vont prendre simplement le chiffre.

M. Garon: Moi, je suppose que les journalistes sont aussi intelligents que moi. Je n'ai jamais pensé que les gens qui m'entouraient étaient moins intelligents que moi.

M. Doyon: Ce n'est pas flatteur pour les journalistes.

M. Garon: C'est flatteur pour le député de Louis-Hébert, par exemple.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais, dans le transport en commun, est-ce que le ministère a l'intention de s'engager davantage ou continuer à se désengager?

Transport en commun dans la région de Montréal

M. Elkas: Ah, mon Dieu! M. le député, s'il y a quelqu'un, surtout celui qui vous parle, qui s'est engagé pour aider, finalement, les municipalités à mieux gérer leur société de transport, c'est bien moi. Si on veut discuter du développement, chose qu'on fait, comparé à ce qui n'a pas été fait... Parce que j'étais maire pendant un bon bout de temps, la période que vous étiez là. Vous étiez forcé à faire du prolongement de

notre route qui était déjà en place, déjà commencé. Vous savez, je n'ai pas à vous rappeler qu'il y avait des équipements qui ont été achetés par la Communauté urbaine de Montréal, qui devaient être garantis par certains fournisseurs, et les fournisseurs nous disaient: Si ce n'est pas complété, si nos équipements ne sont pas en marche dans une période de temps, on ne garantit plus nos équipements. Alors, votre gouvernement a été forcé à compléter certains tronçons. Depuis notre arrivée, on a regardé l'ensemble du réseau dans la région de Montréal, ainsi qu'à Québec aussi, dans le but de préparer un plan de transport qui va nous amener pas mal plus loin que ce qu'on va faire d'ici les deux, trois ou quatre prochaines années, mais nous amener dans les années 2020, pour s'assurer qu'on va répondre à ceux qui vont nous suivre aussi.

(11 h 20)

Et je vais vous donner comme exemple... J'ai pris l'opportunité du réseau de chemins de fer dans la grande région de Montréal comme une opportunité où on pourrait faciliter le va-et-vient des gens de la grande région de Montréal. Mme la Présidente, nous avons encouragé les compagnies de chemins de fer à nous arriver avec un plan de transport pour les trains de banlieue qui pourrait permettre de réduire le nombre de véhicules qui rentrent à tous les jours sur l'île de Montréal. Le maire de Montréal, M. Doré, a souvent dit: Moi, je veux réduire le nombre de véhicules qui rentrent sur le territoire de 35 000. Alors, mon ministère a accepté ce défi, et on regarde ce qu'on a fait avec deux lignes existantes. La ligne de Rigaud a triplé son achalandage. On a déposé 227 000 000 \$ - de l'argent du gouvernement - sur les trains de banlieue de Deux-Montagnes, 227 000 000 \$ qui vont nous permettre d'aller chercher près de 40 000 passagers tous les jours. On a décidé d'élargir ce réseau pour prendre en compte qu'on a des endroits comme Saint-Jérôme, Blainville, Mascouche, la rive sud, Saint-Bruno, Château-Guay, Delson, des endroits où, autrefois, il y avait des réseaux, un réseau pas mal moins coûteux que le prolongement du métro.

Le prolongement du métro, on ne dit pas qu'on ne respectera pas les engagements, mais dans le moment, au moment où on se parle, on n'a pas la capacité de supporter une dépense de 1 100 000 000 \$ dans le prolongement du métro d'environ 27 km. Par contre, on a un réseau de chemin de fer d'au-delà de 325 km qui desservirait une plus grande population, qui coûterait, aux contribuables, au niveau de dépenses en capital, 87 000 000 \$. Il y a une grosse différence au niveau des coûts; il y a une grosse différence au niveau du parcours.

Alors, tout ça pour vous dire que, oui, on est allé de l'avant. Vous aurez remarqué aussi l'aide aux municipalités avec le programme d'aide aux municipalités sur les immobilisations. Vous

avez remarqué qu'on était contre les voies réservées et, là, tout à coup, on remarque qu'il y a certaines sociétés qui les ont mises en place, et ça fonctionne très, très bien. Ça a coûté quoi aux contribuables? Ça n'a pas coûté grand-chose, mais, là, on aimerait peut-être mieux aller chercher des systèmes bien chromés, tels que recommandés par le député de Lévis, un métro qui pourrait amener les gens de Lévis à Québec. Mais, ces jours-ci, il faut examiner notre conscience et dire: Est-ce qu'on a vraiment les moyens de le payer? Non seulement il y a le fait que le gouvernement va contribuer au coût de la construction, mais vous allez imposer aux municipalités le coût d'exploitation, et te coût d'exploitation pour un métro est d'environ 1 000 000 \$ par année. Elles aussi n'ont pas les moyens de le faire.

Alors, si vous dites: Est-ce que vous vous impliquez? Le transport en commun, au niveau des immobilisations, on a augmenté l'enveloppe. Au niveau d'un système de trains de banlieue très important dans la grande région de Montréal, on s'implique. Il y a un plan de transport qui est en train d'être préparé avec les élus de la grande région de Québec qui, lui aussi, va être déposé, qui va nous permettre de mieux gérer notre réseau de transport en commun. Alors, si vous dites: Est-ce qu'on s'implique? Je vous dis carrément: Oui. Il n'y a pas un retrait. N'oublions pas qu'on a investi au-delà de 200 000 000 \$ par année pour payer la dette de certaines infrastructures sur place. Les autobus qu'on achète aujourd'hui, ce n'est pas payé par les municipalités, ça. En grande partie, c'est payé par le gouvernement, mais c'est toujours le même contribuable. D'une manière ou d'une autre, c'est toujours le même contribuable. Ce qu'on doit faire, notre défi, c'est d'essayer de réduire la facture en livrant un système efficace pour les régions.

M. Garon: Mme la Présidente, comme ça, je dois déduire des propos du ministre que l'engagement de faire un métro vers Laval, qui avait été pris lors de la campagne électorale de 1989, maintenant vous admettez que vous n'avez pas les moyens de faire ça.

M. Elkas: Ce n'est pas ça que j'ai dit, non. Vous n'avez pas écouté.

M. Garon: Est-ce que vous allez le faire? Parce que c'est un engagement de 1989. Ce n'est pas moi qui l'ai pris, l'engagement. Je ne sais pas si quelqu'un a fait l'étude avant ou si c'était rien que pour le «fun», pour l'élection, mais il y a eu un engagement, en 1989, de faire un métro vers Laval. Là, on est en 1993. Je pense que vous le savez, là. On est en 1993. L'engagement a été pris en 1989. Hier ou avant-hier, je pense que la CMT, la commission municipale des transports, a demandé au gouvernement de

remplir sa promesse de 1989 de faire le métro vers Laval.

M. Elkas: Est-ce que je peux répondre?

M. Garon: Est-ce que le ministre peut nous répondre? Quand a-t-il l'intention de le faire et quel est son échéancier? **Qu'est-ce** qu'il a l'intention de faire avant les prochaines élections?

M. Elkas: Mme la Présidente, dans le plan d'action qui a été déposé par mon collègue, l'ancien ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, on identifie un prolongement de métro, oui, de l'ordre de 1 100 000 000 \$. Dans l'exercice qu'on a fait pour le programme d'aide aux municipalités au niveau de l'immobilisation, on a identifié les prolongements de métro. Mais pour bien vous situer, M. le député, il est important qu'on fasse des études pour démontrer et justifier les prolongements, surtout au niveau de l'achalandage. Vous seriez les premiers à nous critiquer si on dépensait 100 000 000 \$, 200 000 000 \$ ou 300 000 000 \$, ou si on allait même jusqu'à l'ordre de 1 100 000 000 \$ pour des prolongements de métro où vraiment ça n'aurait pas eu grand changement au niveau de l'achalandage.

Alors, notre ministère s'engage à fournir l'aide financière, M. le député, aux sociétés de transport, qui, elles font des études pour justifier les prolongements. À date, au moment où on se parle, on s'est engagés pour un montant de 4 000 000 \$. On a dépensé 2 200 000 \$. Ça, c'est des sommes d'argent qui ont été dépensées par des sociétés de transport. Vous savez que l'étude a été complétée. Les résultats n'étaient pas concluants. Les sociétés de transports, soit STL, STRSM ou CUM, peu importe... Dans ce cas-ci, c'était la STCUM qui a fait les études, et elle n'a pas déposé les études. Tant et aussi longtemps qu'on ne dépose pas les études pour justifier les prolongements, comment voulez-vous que je m'engage auprès de ces municipalités-là?

Quant au prolongement de métro à Laval, il me semble que, quand la ville de Montréal a fermé le **parc** d'incitation à Henri-Bourassa, il est évident que ça a causé des ennuis aux Lavallois. C'est **sûr** que ces gens-là se cherchaient du stationnement et cherchaient un moyen de trouver un stationnement pour prendre le métro. Ceci étant fait - on enlève cet aspect de **parc** d'incitation - ça peut aider. Puis ce volet-là devrait être inclus dans leurs études. Ça va définitivement aider à faire au moins un tronçon du prolongement qui va se rendre à Laval. De ce côté-là, j'appuie.

Sur l'autre question de l'estacade... Je sais que les médias ne nous ramassent pas toujours quand on a des bonnes nouvelles, mais je dois vous dire que le projet de l'estacade, c'est nous qui l'avons parrainé. C'est nous qui avons

demandé aux milieux de s'impliquer. Je vais vous dire, M. le député de Lévis, que dans le projet de l'estacade, si on n'agit pas tout de suite, d'ici deux ou trois ans, il va falloir fermer la voie réservée sur le pont **Champlain** à cause du fait qu'on a beaucoup de trafic qui part de l'île de Montréal et de l'île des Soeurs et qui se rend sur la rive sud. C'est rendu au point que c'est aussi congestionné que l'autre moyen, dans l'autre sens.

Alors, ces projets-là sont des projets qui ont été mis de l'avant; des études d'impact ont été faites, des audiences publiques ont aussi été faites. Il reste au ministre de l'Environnement à juger c'est quoi qui devrait être fait. On a aussi pris en considération les arguments des gens de l'île des Soeurs ainsi que des gens de Brassard et puis on a fait des grandes modifications au dossier de l'estacade. Quand vous dites qu'on ne s'implique pas et qu'on ne respecte pas nos engagements, je m'excuse, mais c'est faux.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, en vertu de l'alternance, deux minutes.

M. Garon: Non, non, c'est parce que... En vertu de l'article, je veux indiquer au ministre qu'il a dit des choses qui ne sont pas exactes.

Mme Pelchat: Oui, mais, c'est juste sur l'estacade, M. le député de Lévis.

M. Garon: Il faut que je le fasse immédiatement, après, lorsqu'il l'a dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, là, allez-y, et on reviendra avec ça après.

M. Garon: Le ministre a dit une chose. J'ai parlé d'une question sur le métro. Quand il dit que c'était dans le plan Côté, je ne sais pas si le ministre l'a lu, mais le plan Côté couvre les années 1988 à 1998. Il n'y a aucun métro à Laval dans le plan Côté. Il vient de dire, tantôt, au début de son intervention, que c'est dans le plan Côté.

Une voix:...

M. Garon: Un instant, là. C'est dans le plan Côté. Le plan Côté couvre 1988 à 1998 et j'ai remarqué que c'est son sous-ministre qui lui a soufflé la réponse. Si le ministre et le sous-ministre ne sont au courant ni l'un ni l'autre, là, un instant. C'est de 1988 à 1998. Le plan Côté ne parle pas de métro à Laval. C'est un engagement de la campagne électorale de 1989. Je l'avais dit même dans ma question. C'est un engagement de 1989. On n'a pas l'air de savoir, même au ministère, que le plan Côté, c'est de 1988 à 1998. C'est 1989, l'engagement électoral. Le plan Côté, qui devait être un plan de 10 ans, ne le prévoyait même pas. Il n'en voyait même

pas l'utilité. Il n'était même pas dedans. On a fait des consultations, on a rencontré tout le monde, on a été en commission parlementaire puis on a entendu des dizaines et des dizaines de mémoires, puis, quand on a fait le plan Côté 1988-1998, il n'y avait pas de métro à Laval, sauf que ça a été un engagement électoral de 1989. Alors là, aujourd'hui, on a pris un engagement. Le plan Côté ne le prévoyait pas, 1988-1998, puis après ça on en a fait un engagement électoral en 1989. Là on vient remettre en doute son utilité? C'est quoi l'affaire? À quel moment on dit la vérité? Est-ce qu'on essaie de tromper le monde? C'est ça, la question fondamentale, là. (11 h 30)

M. Elkas: Est-ce que je peux répondre?

M. Garon: Oui. Mais pas l'estacade, le métro de Laval.

M. Elkas: Ce n'est peut-être pas spécifié dans le plan Côté comme tel, mais on peut comprendre aussi qu'il y a eu des discussions dans l'année que le rapport a été déposé avec les gens du milieu. J'étais une personne du milieu dans le temps. Il y a eu un engagement qui a été fait par le gouvernement du temps...

M. Garon: En 1989.

M. Elkas: En 1989. Puis ça s'est parlé dans l'année, ça. Ça ne s'est pas fait du jour au lendemain, que le maire de Laval se réveille puis dise: Moi, je veux un prolongement de métro. Ça s'est parlé. Il y a eu des grandes discussions. C'est pour ça qu'on a mis dans notre programmation les sommes d'argent pour, en effet, faire l'étude. On le voyait venir. Que ce soit spécifié ou pas spécifié, c'est un engagement du gouvernement et identifié par le ministre des Transports du temps que, oui, il avait raison de programmer un montant d'argent pour étudier la possibilité de faire du prolongement de métro à Laval. Je m'en souviens, j'étais là.

M. Garon: Ce n'est pas dans le plan Côté. Il n'y a rien dans le plan Côté concernant ça. Il n'y a rien dans le plan Côté concernant un métro à Laval, alors qu'il y a eu des études, il y avait des consultations, c'était un plan de 10 ans réfléchi, pensé. On nous disait à quel point on voulait faire plus avec moins, qu'on réfléchissait, qu'on consultait puis qu'on pensait qu'on était meilleurs. Le plan de 10 ans sort, 1988-1998, et il n'y a pas de métro. À un moment donné, l'élection arrive quatre mois plus tard, puis là arrive un métro de 1 000 000 000 \$. Vous dites 1 100 000 000 \$, je ne savais pas le prix. Là, ils arrivent, bang! il devient nécessaire dans les mois qui suivent, alors qu'on avait passé deux, trois ans à faire une étude pour indiquer le plan de 10 ans. C'était quasiment le nec plus ultra. Le summum de la pensée du ministère, la quintes-

sence de la pensée du ministère, c'était ce plan de 10 ans, 1988-1998. Il n'y avait pas de métro à Laval. À un moment donné, les élections arrivent, bang! il y a un métro à Laval. Sauf que depuis ce temps-là, pas un pouce qui se fait sur le métro. Quand est-ce qu'on bourrait le monde? Là, le ministre vient de dire que c'est pour étudier la possibilité. Là, il veut mettre de l'argent pour étudier la possibilité. L'engagement, on aurait dû étudier la possibilité avant de prendre l'engagement en 1989.

M. Elkas: Mme la Présidente, je pense que le député essaie d'induire les gens en erreur. Ce n'était pas une dépense de 1 100 000 000 \$ pour un prolongement de métro à Laval.

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça.

M. Elkas: Il y avait 300 000 000 \$ pour Laval et 800 000 000 \$ pour des prolongements dans l'est et non à Laval.

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça tantôt.

M. Elkas: Non, non, j'ai dit des prolongements. Il y en avait sur le territoire de la CUM ainsi qu'un montant pour le prolongement du métro à Laval. D'une façon ou d'une autre, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné, le plan Côté, c'est un plan d'action, pas un plan de transport comme tel, mais un plan d'action qui définit certaines actions qu'on doit prendre. Les discussions à l'intérieur des prolongements de métro n'étaient pas terminées. Elles ont été terminées à la fin de l'année 1989, puis c'est là que le gouvernement s'est engagé à des études qui pouvaient au moins justifier les coûts pour étudier des prolongements de métro vers Montréal-Nord ainsi qu'à Laval. Il n'y a absolument rien de mal dans cet exercice, ça s'est fait. Ça a été identifié comme tel de le faire, au moins de penser à du prolongement, mais ce n'est pas spécifié dans le plan d'action Côté parce que ce n'était pas réalisable dans le plan de Côté, parce qu'il n'était pas identifié comme tel. Le plan Côté avait débuté en 1987-1988 et avait été déposé dans la même année.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Voici, Mme la Présidente, je voudrais souligner au député de Lévis, qui parle de l'inertie du ministre des Transports, qu'il doit être au courant que le ministre des Transports a reçu le prix Orange de Transport 2000 de la région métropolitaine pour son implication dans le transport en commun. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de ministres des Transports qui ont été louangés comme ça et qui ont reçu un tel prix. Écoutez, malgré tout ce que vous dites, je pense qu'on doit être fier de notre ministre,

puis, quand vous connaissez Transport 2000 dans la région de Montréal, je dois vous dire que ce n'est pas...

M. Garon: Dans la région...

M. Bergeron: Dans la région de Montréal, oui. Je dois vous dire que ce n'est pas l'organisation qui est le plus près et qui flatte habituellement les politiciens. Alors, si le ministre des Transports s'est mérité le prix Orange pour son implication dans le transport en commun dans la grande région métropolitaine, je pense que c'est loin de l'inertie dont vous parlez tout le temps. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 2 est adopté?

M. Garon: Tantôt, quand j'ai parlé de 1 100 000 000 \$ pour le métro de Laval, j'ai repris vos propos. Peut-être que vous avez...

M. Elkas: Non, non, des prolongements de métro.

M. Garon: Peut-être que vos paroles n'ont pas reflété votre pensée...

M. Elkas: Non, non, n'essayez pas.

M. Garon: ...mais, moi, j'ai pris vos paroles telles quelles. C'est enregistré, tout ça. Vous avez parlé d'un métro à Laval. En parlant de ça, vous avez parlé de 1 100 000 000 \$.

M. Elkas: Je parlais des prolongements de métro à des coûts de 1 100 000 000 \$. Mme la Présidente, est-ce qu'on peut suspendre une couple de minutes, s'il vous plaît?

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

(Suspension de la séance à 11 h 36)

(Reprise à 11 h 48)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de vérifier les engagements financiers du ministère des Transports, secteur transports.

Alors, lors de la suspension des travaux, nous étions à l'engagement 2 de février 1992. Il est vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 3.

Transport maritime sur le Saint-Laurent

Québec...

M. Garon: Moi, j'aimerais demander au ministre... Subvention pour le financement d'une analyse objective du secteur maritime à Montréal. Ça veut dire quoi, ça, une analyse objective?

M. Elkas: Dans le secteur maritime... Vous savez, on en a fait une pour le secteur ferroviaire, pour nous permettre de mettre sur pied un plan de transport pour l'ensemble de la grande région de Montréal. Il est évident que l'on doit inclure le secteur maritime. Il y a eu certainement des préoccupations qui ont été soulevées par toute l'industrie maritime, à savoir comment on pourrait aller chercher notre quote-part, si vous voulez, du marché en Amérique du Nord. Nous avons des gens sur place. Je pense que le directeur, le président et directeur du port fait une très bonne job, mais il y a toujours des façons d'améliorer la région. Et puis, pour cette raison, on a décidé de nommer des gens pour faire la tournée et étudier la possibilité d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du secteur maritime dans notre région.

M. Garon: Allez-vous faire la même chose pour la région de Québec? Parce que la région de Québec peut permettre l'arrivée de plus gros bateaux de plus gros tonnage qui ne peuvent pas monter au-delà de Québec. Les gros bateaux de 150 000 tonnes peuvent se rendre jusqu'à Québec, mais ne peuvent pas dépasser le pont de Québec. Avez-vous l'intention de faire une étude aussi pour que la région de Québec puisse davantage mettre en oeuvre le secteur maritime et, entre autres, faire des pressions pour que la voie ferrée qui part de Québec et qui va à Montréal ou plus loin soit en meilleur état, puisque son état est déplorable pour le transport des marchandises?
(11 h 50)

M. Elkas: L'étude qui va regarder l'ensemble de la région, qui inclut... Québec...

M. Garon: Comment?

M. Elkas: ...c'est sûr, va être incluse.

M. Garon: Vous voulez dire que Québec est...

M. Elkas: La raison que...

M. Garon: ...incluse dans la région de Montréal, vous voulez dire? Est-ce que c'est ça?

M. Elkas: Ça va être élargi, ça sera un complément. Tout le secteur du Saint-Laurent, tout le Saint-Laurent va être inclus dans notre rapport.

M. Garon: Je pense bien que les gens de

M. Elkas: Ce que je veux vous dire, c'est que la demande avait été faite par le milieu, et puis on répond au milieu.

M. Garon: Non, mais là vous dites ici: Subvention pour le financement d'une étude objective du secteur maritime à Montréal. Là, vous êtes en train de me dire que Montréal va inclure Québec. J'ai l'impression que les gens de Québec aimeraient mieux étudier leur affaire eux-mêmes. Tu sais, là, je pense que les ports sont quand même... Il y a une certaine concurrence entre eux. Vous êtes en train de me dire que c'est le port de Montréal qui va étudier le port de Québec! Là, là, je suis un peu estomaqué de ce que vous me dites là. Je suis même sidéré.

M. Elkas: Arrêtez donc une minute, là, avant que vous ne vous rendiez malade là.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien, c'est justement. vous êtes en train de me rendre malade par vos affirmations.

M. Elkas: Je ne voudrais pas que vous nous tombiez dans les mains là. Je veux juste m'assurer que vous comprenez. Le ministre Johnson a demandé une table de concertation sur le problème maritime dans la région de Montréal. O.K.

M. Garon: Ça, c'est correct.

M. Elkas: Alors, la SODES est venue par après et a demandé un complément à l'étude du secteur de Montréal, qui comprend l'ensemble du Saint-Laurent. Alors, évidemment, on va répondre à des questions qui préoccupent le port de Québec aussi.

M. Garon: Oui, mais les gens de Québec aimeraient mieux étudier l'avenir de leur port eux-mêmes, parce que, écoutez, il y a une certaine concurrence entre les ports quand même. Et là vous êtes en train de me dire que l'avenir du port de Québec va être étudié, les questions qu'on va poser concernant le port de Québec vont être étudiées par une commission de Montréal. Là, je pense bien que les gens de la région de Québec ne se sentent pas trop en sécurité. Je viens justement d'apprendre, dans un editorial de la *Gazette* d'hier, que les gens disent, par exemple, de l'avantage qu'a Québec, que les gros bateaux puissent s'y rendre, qu'il faudrait creuser le fleuve jusqu'à Montréal pour qu'ils ne puissent pas arrêter à Québec. Je veux dire, les intérêts sont quand même différents. Le port de Québec peut recevoir des gros bateaux. Ils ne peuvent pas aller plus loin que le pont de Québec dans l'état actuel des choses. Je

pense que ce serait normal que le port de Québec soit étudié par les gens du port de Québec, comme il est normal que l'avenir du port de Montréal soit étudié par les gens de Montréal. Mais pas que l'un soit la succursale de l'autre.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai une responsabilité de m'assurer de la sauvegarde des deux régions, et c'est pour ça que j'ai supporté la demande de la SODES. Il y avait une demande première qui a été faite par le ministre Johnson pour la grande région de Montréal, pour regarder toute la problématique du maritime. Toute la question du container, il faudrait s'assurer qu'on le garde à Montréal, qu'on n'en perde pas aux marchés de l'extérieur. Je ne parle pas de Québec, là, je parle des concurrents comme Boston, New York et Chicago. Toutes ces choses-là... On devrait s'assurer qu'on garde notre part du marché à Montréal et, d'ailleurs, qu'on le développe aussi.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Mais de dire qu'on va jouer l'un contre l'autre, ce n'est pas dans nos intentions. C'est pour ça qu'on a appuyé la question d'élargir et d'en faire un complément d'étude pour Québec aussi. Il y a aussi, comme je l'ai mentionné auparavant, le comité des élus dans la région qui regarde le plan de transport pour Québec, chose qui n'avait jamais été envisagée par d'autres avant mon arrivée.

M. Garon: Sauf que, dans l'affaire des containers, vous vous rappelez que, quand on avait parlé de la côte de l'Atlantique, les gens parlaient de la côte de l'Atlantique ou de Québec. Ça a été mis en veilleuse à cause de la crise économique, mais les containers étaient à Québec avant, ils sont allés à Montréal, et là, il y a deux ou trois ans, on a parlé d'aller sur la côte de... La CAST, on a parlé d'aller sur la côte de l'Atlantique ou à Québec, si c'était possible, parce qu'on pensait que la flotte de containers dans le monde serait changée pour des plus gros bateaux qui ne pourraient pas aller au-delà du pont de Québec.

Maintenant, il y a des questions fondamentales. Moi, je pense, qu'actuellement, là... Est-ce que Québec a le droit d'être dans quelque chose par elle-même? Est-ce que Québec a le droit d'exister par elle-même? Les autres ports du Saint-Laurent aussi: Rimouski ou les ports du Saguenay, Sept-Îles, Trois-Rivières. Alors, il y a des ports qui sont un peu en concurrence. Moi, je pense que... Puis ce n'est pas mauvais, à part ça. Sauf que les avantages concurrentiels de l'un, ce n'est pas de les détruire. Si c'est l'avantage concurrentiel de l'un, on va dire que c'est correct. Mais là j'aimerais savoir quel a été le mandat de cette étude objective, le financement de l'analyse objective du secteur maritime.

J'aimerais savoir quel a été le mandat et quelles ont été les questions additionnelles que SODES a demandées que vous avez confiées au groupe de Montréal concernant le port de Québec.

M. Elkas: Il y a un protocole d'entente. Je sais que vous nous demandez souvent copie des protocoles. Ça me fait plaisir de vous le donner, de vous le déposer.

M. Garon: Les deux. Est-ce que vous l'avez actuellement?

M. Elkas: Je l'ai ici, oui. Est-ce que vous voulez l'avoir, ou est-ce que je peux vous le lire?

M. Garon: Oui, j'aimerais ça.

M. Elkas: On va vous le donner.

M. Garon: Mais, ça, c'est le mandat d'analyse objective ou le mandat avec les questions additionnelles qui ont été posées par SODES?

M. Elkas: Le mandat, plus spécifiquement, se retrouve à la page 4. Au premier paragraphe, on demande de dresser un portrait de l'ensemble du secteur maritime en précisant son importance dans l'économie de la grande région de Montréal; identifier les causes et les difficultés auxquelles sont confrontées les sociétés de services, tant dans l'industrie du transport des marchandises et des passagers que dans l'industrie des entreprises manufacturières et de la fabrication; analyser la place du secteur maritime dans le réseau du transport intermodal national et international et prévoir les tendances concernant les marchés et le trafic; enfin, examiner l'impact des innovations technologiques et les mesures gouvernementales sur l'organisation et la compétitivité des entreprises sur l'emploi de l'ensemble du secteur et proposer des plans d'action pour remédier aux difficultés et pour consolider et développer les entreprises et les emplois du secteur maritime. Alors, je crois que quand SODES a demandé qu'on...

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils ont demandé, SODES?

M. Elkas: ...élargisse l'étude pour impliquer aussi les autres régions du Québec, ce qui comprend toutes les villes qui sont sur le Saint-Laurent, on s'est inspiré de ce mandat-là pour regarder l'ensemble de la problématique.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux savoir. Moi, j'ai compris que c'était une subvention à la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal. Êtes-vous en train de me dire que vous avez posé des questions additionnelles concernant le port de Québec et les autres

ports du Québec pour que l'étude soit faite par la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal, qui est, en réalité, en concurrence avec les autres ports du Québec? C'est ça que je veux savoir, au fond. Parce que SODES a posé des questions concernant les autres ports du Québec, sauf que la subvention va à la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal.

M. Elkas: Ça, c'est un mandat. Celui, ici, dont je vous parle, dont je viens d'identifier le mandat, était particulier à la grande région de Montréal. Je l'ai dit.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Par après, SODES fait une demande d'étude pour regarder l'ensemble des activités un petit peu plus particulières à Québec, dans la ville de Québec.

M. Garon: Allez-vous donner une subvention à SODES? Comment ça va marcher?

M. Elkas: Oui. C'est une étude qu'on fait avec eux.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est une étude qu'on fait avec eux.

M. Garon: Avez qui?

M. Elkas: Avec SODES.

M. Garon: Mais là est-ce que c'est un mandat...

M. Elkas: Elle va s'inspirer de ce qui se fait aussi à Montréal.

M. Garon: Non, non. Ça, c'est...

M. Elkas: Ça, vous comprenez ça.

M. Garon: Montréal, qu'ils veulent développer leur port et leur avenir, c'est normal.

M. Elkas: Non, mais il y a beaucoup...

M. Garon: Mais les questions additionnelles de SODES, ce que je demande...

M. Elkas: Non, mais votre discours, il me préoccupe, M. le député, parce que vous dites que c'est deux classes différentes. On l'entend souvent, ce discours, ce temps-ci. On dit: Montréal, c'est une place; Québec, c'est une autre. Moi, mon intention... Nos intentions, c'est de s'assurer que c'est global, et si on peut apprendre de ce qui se passe à Montréal, dans le mandat qui a été donné à Montréal, si on peut

apprendre des choses qui peuvent s'appliquer à Québec, pourquoi pas?

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande.

M. Elkas: Pourquoi recommencer?

M. Garon: Je vous demande si les questions additionnelles de SODES sur les autres ports du Québec, en dehors de Montréal, ont été confiées au même groupe.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Elles ont été confiées à qui, les questions additionnelles de SODES?

M. Elkas: On est en train d'étudier la demande de SODES et de bâtir le mandat.

M. Garon: Ce n'est pas fait. Mais a qui vous avez l'intention de le confier?
(12 heures)

M. Elkas: On verra. Je n'ai pas la réponse encore, mais on le verra bientôt. C'est sûr qu'on va s'inspirer... J'ai une rencontre avec les gens de cette Table dans les semaines qui suivent.

M. Garon: Je comprends...

M. Elkas: Non, non, mais c'est important que je sache ce qui se passe à Montréal pour ne pas faire du...

M. Garon: Oui, oui, je n'ai rien contre ça.

M. Elkas: ...recommencer, encourir des dépenses à nouveau. Ce n'est pas notre but. Si on peut accomplir des choses à Montréal qui peuvent s'appliquer à Québec, pourquoi ne pas le faire? Mais, si c'est plus particulier pour Québec, c'est notre intention de nous assurer que ce sera fait, parce que le mandat initial de la grande région de Montréal était pour Montréal.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Tout ce que je vous dis, c'est qu'on voit l'opportunité avec la SODES d'étudier le secteur de la ville de Québec aussi, de la région de Québec. Alors, c'est pour ça que la demande a été faite. Nous, on étudie la possibilité de nous assurer qu'une étude soit faite sur Québec en nous inspirant de ce qui s'est passé à Montréal. Je m'implique directement en recevant, d'ailleurs, M. Tetley qui préside la Table.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: M. Tetley qui préside cette Table...

- M. Garon:** De concertation, à Montréal.
- M. Elkas:** Fardon?
- M. Garon:** La Table de concertation...
- M. Elkas:** Oui.
- M. Garon:** ...de Montréal.
- M. Elkas:** Et les questions vont être posées sur Québec aussi.
- M. Garon:** À Montréal? À M. Tetley?
- M. Elkas:** Lorsque je vais le rencontrer, je vais poser des questions à M. Tetley concernant la Table de Québec.
- M. Garon:** Concernant qui?
- M. Elkas:** La Table de Québec.
- M. Garon:** Oui. Comment ça se fait que vous demandez des questions concernant Québec à la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal? C'est ça que je ne comprends pas.
- M. Elkas:** C'est de l'information générale, c'est des containers qui entrent dans notre province...
- M. Garon:** Voyons donc!
- M. Elkas:** ...c'est de l'activité qui entre chez nous.
- M. Garon:** Voyons donc!
- M. Elkas:** Bien, voyons donc!
- M. Garon:** Non, non.
- M. Elkas:** On tire profit de ce qui se passe ailleurs...
- M. Garon:** Ce n'est pas ça.
- M. Elkas:** Non, non, mais là vous voulez...
- M. Garon:** C'est que...
- M. Elkas:** Non, non. C'est rendu... Arrêtez donc d'être si provincial. Pensez donc au grand portrait de la province de Québec. Vous pensez simplement à la ville de Québec. Tout ce que je peux faire pour aller chercher de l'information à Montréal pour que ce soit applicable chez nous - chez nous, ici, à Québec - que ce soit plus rentable pour Québec, pourquoi pas?
- M. Garon:** Vous pensez que la Table de concertation...
- toi.* **Elkas:** Là, vous voulez recommencer...
- M. Garon:** ...sur l'industrie maritime à Montréal...
- M. Elkas:** Non. Vous voulez recommencer!
- M. Garon:** ...va vous indiquer de développer le port de Québec.
- M. Elkas:** D'ailleurs, vous n'avez pas compris...
- M. Garon:** Bien, j'ai compris.
- M. Elkas:** Non.
- M. Garon:** J'ai dit: Vous allez...
- M. Elkas:** Vous n'avez pas compris.
- M. Garon:** ...poser des questions concernant Québec à M. Tetley, qui est le président de la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal.
- M. Elkas:** Et pourquoi pas? Et pourquoi pas? Si je peux m'inspirer...
- M. Garon:** Bien là...
- M. Elkas:** ...de certains gestes...
- M. Garon:** ...je comprends pourquoi les régions sont furieuses contre votre gouvernement.
- M. Elkas:** Aïe, écoutez! Arrêtez de jouer à la mère, là.
- M. Garon:** Bien, voyons donc!
- M. Elkas:** Arrêtez de jouer à la mère, M. le député de Lévis. Vous savez qu'il y a des travaux qui ont été faits par le milieu.
- M. Garon:** En tout cas! Si vous ne comprenez pas ça, je comprends.
- M. Elkas:** Il y a toute sorte de monde qui a été... Je pense que le secteur des syndicats, par exemple... C'est un bon exemple, certains des syndicats...
- M. Garon:** Baie-Comeau va être fait par Montréal.
- M. Elkas:** C'est les mêmes syndicats dans bien des cas. Si un pose un geste, l'autre va le poser aussi. Il ne faudrait pas penser qu'on va séparer des études, un ne peut pas être le

complément de l'autre. Mais, vous, vous êtes bon dans la séparation!

M. Garon: Non.

M. Elkas: Ah oui, oui, oui!

M. Garon: C'est que les problèmes sont différents.

M. Elkas: Regardez, on repart. On recommence. On commence des études à nouveau.

M. Garon: Alors, pourquoi y a-t-il des conseils d'administration différents? On serait aussi bien d'avoir un seul conseil d'administration pour tous les ports du Saint-Laurent.

M. Elkas: Êtes-vous en train de me dire que je devrais me fermer les yeux et ne pas donner suite à des choses qui sont identifiées dans une région et qui pourraient aider à l'autre?

M. Garon: Ce n'est pas les mêmes problématiques.

M. Elkas: Ah! Bien, c'est ça que vous dites.

M. Garon: Non. Il y a une Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal. Je comprends ça et j'admets ça. Il n'y a aucun problème, sauf que si les gens de Québec veulent faire la même chose, les gens de Baie-Comeau ou les gens de Rimouski, c'est leur développement. Ne demandez pas... Ces ports-là sont un petit peu en concurrence, ne nous contons pas d'histoire. Je vais vous dire quand CAST a parlé de venir sur la côte de l'Atlantique ou à Québec, vous avez vu que Montréal n'a pas dit: Félicitations! vous allez être à Québec. C'est évident qu'ils vont essayer de les garder à Montréal et Québec aimerait bien ça les avoir. Ne nous contons pas d'histoire. Alors à ce moment-là, chacun fait son développement. On parle de rendre les ports plus autonomes, les aéroports plus autonomes, justement pour qu'ils puissent jouer leur rôle de développement régional. Là, vous êtes en train de me dire que vous allez faire assumer le développement régional de la région de Québec par la Table de concertation à Montréal. Je suis estomaqué!

M. Elkas: Ça m'étonne, Mme la Présidente, que le député de Lévis ne voie pas plus loin que le bout de son nez dans ce domaine.

M. Garon: Je vois plus loin aussi.

M. Elkas: Il voudrait la grosse concurrence entre Québec et Montréal en oubliant que notre vraie concurrence, ce n'est pas Québec et Montréal, mais tout ce qui touche la côte est de

l'Amérique du Nord. C'est là, la concurrence. On est en train de se détruire, là... Si on suit votre discours, on va se détruire aux dépens des autres.

M. Garon: Ça dépend des trafics.

M. Elkas: You would better believe it.

M. Garon: Ça dépend des trafics...

M. Elkas: Ah non! Vous êtes le parti...

M. Garon: ...ça dépend des matières transportées.

M. Elkas: Vous êtes le parti des chicanes, vous autres.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Vous l'avez toujours été et vous allez toujours continuer de l'être.

M. Garon: Vous avez fait un beau succès: Montréal est rendue à 20 % de chômeurs. Vous avez fait un beau succès. Le gros succès qu'on voudrait savoir, c'est qui va s'occuper de la subvention pour voir... L'analyse objective du secteur maritime, dans la région de Québec, va être faite par qui?

M. Elkas: La SODES avec le ministère des Transports.

M. Garon: Puis vous avez confié l'étude à la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal?

M. Elkas: Non, ce n'est pas définitif encore.

M. Garon: À M. Tetley?

M. Elkas: Non, non. Je vais rencontrer M. Tetley...

M. Garon: Avez-vous pensé à rencontrer la ville de Québec?

M. Elkas: Bien, c'est sûr que c'était...

M. Garon: Est-ce que ça vous a effleuré l'esprit?

M. Elkas: Je passe mes semaines à Québec, M. le député de Lévis. Je vais rencontrer le président, à sa demande, puis ça me fait plaisir de le rencontrer. Lui regarde le secteur maritime: je regarde, moi aussi, le secteur ferroviaire et le secteur routier. Dans son ensemble, c'est important qu'un soit le complément de l'autre. Je viens tout juste, il n'y a pas longtemps, de faire un geste au niveau ferroviaire ainsi qu'au niveau

du transport routier. À ma demande, l'Association du camionnage du Québec s'est assise à la même table que le Canadien Pacifique pour regarder un projet-pilote qui devrait, pour une fois, permettre à ces deux-là de se parler et d'agir en complémentarité l'un et l'autre. C'est très important qu'on fasse la promotion de l'intermodalité, ici, au Québec. C'est très important non seulement pour la sauvegarde de l'industrie ferroviaire, mais aussi pour nous assurer que notre réseau routier est protégé. C'est un des gestes qu'on pose pour permettre à l'industrie de se parler. Mais il y a le maritime aussi: il ne faudrait pas l'oublier. Ce que je peux apprendre de M. Tetley en regardant ce qui se passe à Montréal et si je peux l'appliquer à Québec, pourquoi pas?

M. Garon: Pourquoi ne pas confier l'étude à la SODES, qui a un mandat par rapport à l'ensemble du secteur maritime du Québec?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Pourquoi ne pas confier l'étude à la SODES, qui a un mandat, comme société, par rapport à l'ensemble du secteur maritime du Québec. tout le Saint-Laurent...

M. Elkas: Le problème initial...

M. Garon: ...plutôt qu'à un organisme régional dont la préoccupation est de développer sa région, ce qui est correct, mais non pas confier l'avenir des autres régions à un organisme, à une table de concertation régionale?

M. Elkas: Ce n'est pas le cas. La Table de la grande région de Montréal avait été établie.

M. Garon: Oui, c'est correct.

M. Elkas: Pendant qu'ils se parlent, pendant qu'ils sont en concertation avec le milieu et en consultation, on voit une opportunité pour le port de Québec, on veut s'inspirer de ce qui se passe à Montréal. Pourquoi recommencer? Là, la SODES, avec le ministère des Transports, prend en main la problématique du milieu de Québec et on va le faire.

M. Garon: Mais est-ce que ça vous a effleuré l'esprit de confier l'analyse objective du secteur maritime de la région de Québec à des gens de Québec? Est-ce que ça vous a effleuré l'esprit?

M. Elkas: Non, je n'ai pas encore fait cette demande. À date, on ne s'est pas arrêtés à qui on va le donner.

M. Garon: Est-ce que ça vous a effleuré l'esprit de la confier à la SODES elle-même, qui

a un rôle par rapport à l'ensemble du Québec? Les rôles...

M. Elkas: Il y a une possibilité, mais la SODES, elle... On n'a pas confié le mandat à la SODES pour la grande région de Montréal. Alors, la SODES...

M. Garon: Parce que vous voulez...

M. Elkas: ...elle, se rend...

M. Garon: Pourquoi vous ne l'avez pas confiée à la SODES, justement? Je sais pourquoi ils ne l'ont pas confié à la SODES, c'est parce que c'est l'avenir de Montréal.

M. Elkas: La SODES veut s'impliquer. Elle a démontré qu'elle veut s'impliquer avec le ministère des Transports du Québec, puis on va le faire.

M. Garon: Pourquoi l'analyse objective du secteur maritime à Montréal n'a-t-elle pas été confiée à la SODES? Elle a été confiée à la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal.

Vous avez parlé du ministre responsable de la région de Montréal, M. Johnson, oui.

M. Elkas: On a parlé, oui, de la problématique de la grande région de Montréal et nous avons... M. Johnson a vu que c'était un aspect de la grande problématique de la grande région de Montréal. Il l'a confié à une table de concertation. Il prend non seulement des gens de la SODES, mais aussi du milieu qui est touché. Je vais nommer M. William Tetley, qui est président de cette Table; il y a Michel Beauregard, Agences Canada maritime Itée; il y a Gérard Davey, Communauté urbaine de Montréal, qui est directement impliqué, la CUM est impliquée. Il y a Jean-Guy Frenette, du syndicat FTQ; il y a M. Hinse, de notre ministère; il y a Michel Lesage, du port de Montréal; Normand Lucas, de la ville de Montréal; il y a André Marcoux, du gouvernement du Québec; il y a André Pageau, de Transports Canada qui est impliqué, il a eu une implication. Il y a John Peacock, de FEDNAV, et il y a Jacques Ragueneau, de Canada Steamship Lines. Il y a aussi des gens comme M. Taddeo et M. Bouchard qui sont impliqués, oui, ces deux personnes là aussi siègent à cette Table.

Alors, c'est des gens... La Table du milieu qui regarde la problématique...

M. Garon: Quel milieu?

M. Elkas: ...de la grande région de Montréal.

M. Garon: Bon.
(12 h 10)

M. Elkas: Alors, on voit l'opportunité pour qu'on puisse appliquer la même chose à Québec. La SODES se rend...

M. Garon: Mais pensez-vous...

M. Elkas: ...volontaire pour le faire avec le ministère des Transports, puis on va le faire.

M. Garon: Mais pensez-vous...

M. Elkas: Mais c'est sûr qu'on ne veut pas recommencer. On ne veut pas essayer de réinventer la roue.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Vu qu'il y a des gens spécialistes dans ce domaine, qui pourraient nous donner un coup de main aussi au niveau de Québec, on va profiter de leurs connaissances. On va s'inspirer de ce qui se passe et de ce qui s'est passé dans la région de Montréal, tout en reconnaissant le fait que Québec, c'est Québec. Mais c'est sûr qu'on ne veut pas commencer une chicane entre Québec et Montréal. C'est une chose que vous avez peut-être toujours prônée.

M. Garon: Non, mais là vous avez formé... Il ne faut pas mélanger les pommes et les oranges non plus. Vous avez confié une étude pour le financement d'une analyse objective du secteur maritime à Montréal à un groupe essentiellement composé de gens de Montréal, de la ville de Montréal, de la Communauté urbaine, du port de Montréal, tous des gens de Montréal, essentiellement, ce qui est normal. Maintenant, pensez-vous qu'il y a des gens qui sont capables, à Québec, de faire une analyse objective du secteur maritime à Québec? D'autant plus que les conditions sont différentes: des conditions de glace, des conditions de tonnage, des conditions de capacité des bateaux, les facilités portuaires, les besoins de chemins de fer, les besoins de camionnage, tout ça est différent, à Québec. Est-ce que vous pensez qu'il y a des gens, à Québec, qui ne sont pas assez capables ou qui sont trop fous pour faire l'analyse eux-mêmes de leur région, que vous considérez qu'il faut la confier à quelqu'un d'autre?

M. Elkas: That is cheap. Ça, c'est «cheap».

M. Garon: Non, ce n'est pas «cheap».

M. Elkas: Non, non, non. N'amenez pas...

M. Garon: C'est incompréhensible, ce que vous dites là. Vous êtes en train de dire que l'avenir du port de Québec...

M. Elkas: Non. Vous essayez de mettre des mots...

M. Garon: ...vous allez faire faire l'étude par un comité essentiellement de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Elkas: ...dans ma bouche. Je n'accepte pas ça, M. le député de Lévis. Je trouve ça bas en osus. Essayez donc...

M. Garon: Moi, je trouve...

M. Elkas: Non, non, vous n'êtes pas correct dans vos affirmations.

M. Garon: Bien, vous n'êtes pas correct dans ce que vous dites actuellement.

M. Elkas: Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit qu'on était en train de monter un mandat pour la région de Québec, la ville de Québec...

M. Garon: Vous allez le confier à qui?

M. Elkas: ...avec la SODES et le ministère des Transports du Québec. On n'a pas encore décidé à qui on va le confier. Ça se peut que ça reste chez nous entre les deux, entre la Société et le ministère. Ça, je l'ai dit au début.

M. Garon: Mais pourquoi on ne pourrait pas le faire dans la région de Québec comme dans la région de Montréal, le confier aux gens du milieu? À Montréal, vous le confiez aux gens du milieu. Vous le confiez à des gens dont le mandat est de développer leur région. Pourquoi, à Québec, vous ne voulez pas confier le même mandat à des gens dont le mandat est de développer leur région? Pourquoi ça ne serait pas les gens de la région de Québec qui feraient l'analyse de leur secteur maritime?

M. Elkas: Je n'ai pas dit ça. Je n'ai pas dit ça. On n'a pas encore établi... On n'a pas fini le mandat. Après ça, on ira chercher les intervenants. Ce n'est pas le député de Lévis, quand bien même ça fait des années qu'il représente la région de Lévis, qui a un monopole sur la façon dont les choses doivent être faites. Il n'a pas fait grand-chose au niveau du transport.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Le ministre de Montréal qui est venu dans la région de Québec, la ville de Québec, qui a établi une table de concertation du milieu, il a amené des élus du milieu pour décider de leur plan de transport, qui comprend tout l'aspect maritime. Ce n'est pas dire que les élus de Québec ne peuvent pas prendre des décisions par eux-mêmes. Mais permettez-nous de monter le dossier avec la SODES et le ministère et de faire des recommandations à cette Table. C'est la façon dont on veut acheminer ce dossier.

M. Garon: Oui, mais, à Montréal, vous l'avez monté avec les gens du milieu, le dossier, puisque vous avez donné une subvention, le financement d'une analyse objective du secteur maritime à Montréal. Vous l'avez monté, ce dossier-là, avec les gens du milieu à Montréal. Pourquoi vous ne monteriez pas le dossier à Québec avec les gens du milieu?

M. Elkas: Mais n'oublions pas une chose, M. le député, là, que la Table qui a été montée à Montréal a été faite spécifiquement pour la grande région de Montréal, par le ministre responsable de la région.

M. Garon: Je le sais.

M. Elkas: Les contributions qui sont venues pour l'aspect financier sont 40 % du fédéral, 40 % de la province et 20 % du milieu, c'est-à-dire que la ville de Montréal, la CUM et les syndicats s'impliquent directement. Alors, dans nos discussions avec les gens du milieu, il n'y a rien qui empêche de monter une formule semblable. Et on n'a jamais dit qu'on ne donnera pas aux gens de Québec la même chose que ce qui est en train d'être fait dans la région de Montréal.

M. Garon: Oui?

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

M. Dufour: Moi, je m'interroge vraiment à savoir si le ministre est vraiment convaincu que cette étude-là, ça va être la panacée ou le résultat, que ça va pouvoir s'extensionner un peu partout dans le Saguenay ou sur le fleuve Saint-Laurent. Je m'interroge sérieusement parce que, si on veut développer le transport maritime, si on veut le faire pour Montréal, il semblerait qu'on n'est pas compétitif, pas du tout. Je veux juste vous donner l'exemple que, dans la région du Saguenay actuellement, il y a 5000 camions-citernes qui vont emprunter la réserve faunique des Laurentides. 5000 camions-citernes, vous avez compris ça? Pourquoi? Non pas parce qu'il n'y a pas une voie maritime, c'est parce que c'est devenu trop dispendieux. Moi, je ne comprends pas. Est-ce que le ministre est sérieux? On a un chemin qui nous mène de Québec au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ce chemin-là est dangereux, il est dans tous les états, on est obligés d'apporter des correctifs. Les camions-citernes vont briser le chemin, et on ne peut pas employer le transport maritime, il est trop dispendieux. C'est quoi, l'étude, là? Vous faites une étude pour Montréal et, ailleurs, ça ne vaut plus rien? Si c'est vrai que c'est une étude d'ensemble, donnez-moi des explications. Ou c'est bon, le transport maritime, et on l'utilise ou ce n'est pas bon et il est désuet et on fait autre chose. Mais,

en attendant, on met en danger la vie de pas mal de citoyens. Les finances du Québec en goûtent un coup parce que, ce qu'on sauve pour le transport maritime, Québec le paie pour le réseau routier. Et on vit avec ça, nous autres, là. Quand on parle d'une étude de ports, moi, j'aimerais bien que, ça aussi, ça fasse partie des meubles.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'aimerais répondre d'une façon qui va rassurer le député de Jonquière que, oui, il y a un mandat qui a été donné pour étudier la problématique des hydrocarbures dans votre région et le transport. Autrefois, on reconnaît que ça a été fait dans le maritime. Mais je veux venir à la base de cette question. Les données qu'on va aller chercher... Il y a quelqu'un qui a eu l'initiative d'établir une table de concertation parce que les gens du milieu se préoccupaient de la survie du port de Montréal, vu qu'il doit **compétitionner** avec des ports, non pas Québec, non pas la ville de Québec comme telle, mais les ports de l'Amérique du Nord. Et ça, il va falloir qu'on ait toutes les données nécessaires avant qu'on ne puisse... Montréal devient le «hub», si vous voulez, de l'ensemble de ce qui se passe dans la province de Québec. Tout ce qu'on peut aller chercher au niveau de l'information qui peut aider à servir dans nos mandats qu'on établit et pour les études qu'on doit faire pour votre région, évidemment, va aider. Mais le mandat a été donné. On vient d'établir le mandat. La firme n'a pas encore été choisie, mais le mandat a été établi pour regarder la problématique du transport des hydrocarbures dans votre région. On ne se ferme pas les yeux sur le problème. Je le comprends, moi, et ça fait longtemps que je comprends toute cette question d'intermodalité. Quand on parle d'intermodalité, ce n'est pas de camions ni du chemin de fer simplement. Il y a aussi la question du maritime. Je suis autant préoccupé par ce transfert qui se fait que vous l'êtes. Des gestes positifs ont été posés par notre ministère. D'ailleurs, on est la seule province dans le Canada qui a établi un réseau de base ferroviaire qui rejoint les besoins de la population du Québec. Je pense que c'est important qu'on établisse que le gouvernement est intéressé à conserver ce qu'il a déjà en place, à ne pas le perdre. On en a assez perdu au niveau du chemin de fer. Vous savez, la part du marché est partie du chemin de fer au camionnage. C'est une autre longue histoire, mais, ça... Il faut faire la promotion de l'**intermodalité** du chemin de fer, du maritime et du routier.

(12 h 20)

Ceux qui se battent - dans votre parti aussi, M. le député de Jonquière - contre le prolongement de la 25 et le pont de la 25 dans la région de Montréal manquent vraiment de vision. Vous irez vous informer auprès de l'Association du camionnage du Québec et du

Canada, il est très important qu'on complète notre réseau routier pour nous permettre la vraie intermodalité dans la région de Montréal. On a un port, on a un chemin de fer, tout est interrompu et il n'y a rien de complété. Mais vous avez mis fin à tout le réseau. Vous avez mis un moratoire sur tout le réseau routier dans la région de Montréal, en 1976. Vous avez dit: Mon. on n'accepte plus de prolongement des autoroutes.

Alors, ce qui nous arrive à Montréal, c'est qu'on a la 25; à la 40, ça stoppe, ça arrête. Il n'y a plus rien. Mais ce réseau-là est nécessaire pour toute la région. Quand on va transporter des matières de la région de Lavai ou de la Côte-Nord, je veux dire, dans la région des Laurentides, pour se rendre au port, ça nous prend un réseau complété, pas à moitié complété. C'est pour ça que c'est dans nos plans de compléter ce réseau, parce qu'on l'a identifié. On a dit: M. le ministre, on ne peut pas faire grand-chose quand on marche à moitié. Si on veut vraiment faire de la concurrence en Amérique du Nord, qu'on se greye d'un réseau qui a du bon sens, d'un réseau qui est efficace. Mais, malheureusement, on a toujours mis une croix sur les activités de Montréal, je trouve ça triste parce que, pendant des années, Montréal a été négligée, ignorée complètement.

Pour répondre à votre question, je veux simplement vous rassurer, le point que vous avez soulevé - et je suis heureux que vous l'ayez soulevé - c'est un gros problème. Le mandat a été établi. On va confier le dossier à une firme dans les semaines ou les mois qui viennent et on va débiter nos travaux pour régler ce problème. Moi aussi, je suis intéressé de voir l'intermodalité. Je suis intéressé de voir à ce qu'on réduise le nombre de voyages sur les routes par les camions et qu'eux aussi profitent des autres modes de transport. Vous savez, ils sont rares, les camionneurs qui sont contre. Ils voient aujourd'hui l'avenir devant eux. Ça s'est fait ailleurs, comme aux États-Unis. L'intermodalité, on en a fait la promotion. Puis tout devient gagnant. L'Association du camionnage du Québec, elle, ça lui a fait plaisir de s'asseoir à la même table que les gens du Canadien Pacifique. D'ailleurs, je vais reconter le président du CM dans les semaines qui suivront pour faire la même chose, pour que lui aussi se joigne à cette table pour qu'on ait un portrait d'ensemble. Les Maritimes vont servir aussi de bon complément à des réseaux déjà établis.

M. Dufour: Jusqu'à quel point votre volonté ou La volonté politique est là, à savoir que l'un peut concurrencer... Ils sont en concurrence les uns par rapport aux autres. Le problème actuellement qu'on a... Vous savez, elles ont compris vite, les pétrolières. Elles ont dit: Ça coûte plus cher de faire le transport sur l'eau, donc on va prendre le réseau routier. Le réseau routier, eux

autres, ils n'analysent pas les coûts: les bris, les dangers et tout ce que vous voudrez. Pour eux autres, le calcul est très simple. Tant de voyages, ça coûte tant. Un voyage en bateau, ça coûte tant. Et ça vient de finir. On fait une règle de trois, le calcul est très simple. Addition, soustraction, bonjour!

M. Elkas: Je suis heureux de voir votre position, M. le député de Jonquière. Ça rejoint, d'ailleurs, les vrais problèmes. C'est notre habilité de continuer à payer, d'entretenir un réseau routier qui est toujours surchargé. On peut en faire du développement dans certains endroits pour protéger le restant du réseau aussi. Ce n'est pas pour rien qu'on parle de la 25. Aujourd'hui, tout le monde qui veut se rendre à Montréal emprunte le réseau municipal. On est en train de le détruire. Alors, les gens devraient prendre ça en considération. Mais, quand vous dites: Il faut faire quelque chose, il faut agir, c'est ça qui est à la base de notre mandat. C'est de nous assurer qu'on peut prendre des réseaux. Le maritime, c'est un réseau. On l'identifie comme tel. Si on peut prendre du trafic et l'envoyer sur ce réseau comme on peut prendre un certain trafic et l'envoyer sur le chemin de fer... Mais il faut le supporter. Il faut savoir de quoi on parle quand on parle de protéger le réseau de chemins de fer, par exemple. Vous avez vu, on ne questionne pas... Il y a 15 % du réseau ferroviaire dont on dit qu'on ne s'intéresse pas à le protéger pour la simple raison qu'il ne sert pas à grand-chose. Mais, le restant, on va se battre pour le protéger parce que c'est très important pour le réseau routier et toute la question de l'intermodalité. Et je me joins à vous, oui, il est très, très important qu'on implique aussi dans notre intermodalité la question du maritime.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a un échéancier sur l'étude que vous faites? Nous autres, on vit avec ça. Je traversais le parc, encore hier, et j'en ai rencontré quelques-uns. Les camion-citernes, ça n'arrête pas. C'est 24 heures par jour. On est rendu que ça circule même le dimanche, les gros transporteurs. Je ne sais pas si c'est légal.

(Consultation)

M. Elkas: Mci, je vais demander la question, à savoir combien de temps ça pourrait prendre avant qu'on ne puisse compléter un mandat semblable. On m'avise qu'une bonne étude, bien faite, pourrait prendre huit mois. Par contre, comme j'ai mentionné, les études qui sont déjà faites, qui sont déjà en marche, pourraient nous aider aussi dans les conclusions. Alors, on veut éviter la duplication. Il y a des études qui ont été faites, qui pourraient nous aider à réduire l'intervalle. Normalement, une étude semblable, le

sous-ministre adjoint m'avise que ça prend environ huit mois pour la compléter.

Mais je reviens encore au problème de la route. C'est bien pour ça qu'on a établi un contrôle routier. Je m'étonne quand je vois des gens, dans certaines régions, qui veulent surcharger leurs véhicules parce qu'ils disent qu'ils ne font pas assez d'argent. Ces mêmes gens là qui sont venus, à la demande du député de Lévis, sur la colline parlementaire pour se plaindre qu'il n'y avait pas de contrôle routier, alors on leur dépose un contrôle routier d'environ au-delà de 200 contrôleurs, puis ces mêmes gens là disent qu'ils font trop bien leur job, on veut être exempté des règles qui ont été établies, pas seulement par le gouvernement, mais l'ensemble du milieu. Il va falloir qu'on soit cohérent dans nos approches. Je pense que le gouvernement que je suis fier de représenter fait justement ça. Il s'assure qu'on se sert des voies existantes pour protéger notre réseau routier et pour protéger aussi le contribuable. Ça n'a plus de fin si on continue à faire des demandes pour des routes additionnelles. On n'a pas les moyens. C'est une population de 7 000 000. On n'a pas les moyens d'entretenir et de faire du grand développement. Alors, il faut trouver tous les moyens possibles et on identifie, comme de fait, le réseau ferroviaire ainsi que le réseau maritime. Moi, je trouve que le réseau maritime est un bon réseau, un qui dessert les grandes régions de Québec assez bien, et il va servir à protéger aussi le contribuable. Dieu sait combien il en a besoin, de protection. On dépense un peu trop et ça n'a plus de fin.

Mme la Présidente, vous allez comprendre que tout cet exercice a été mis sur pied, a été bien pensé par notre gouvernement, mon prédécesseur qui, lui aussi, avait identifié la nécessité de trouver une solution aux coûts qui se répétaient, un effet sur le routier... Le gouvernement des péquistes, dans le temps, par manque de fonds, a aussi établi le fait qu'il n'avait pas d'argent à mettre sur le routier. Il n'avait pas d'argent. La population n'a pas les moyens de le faire. De mon côté, ce que j'ai fait, je suis allé en chercher... Je vais ouvrir sur ce débat, mais j'avais vu que, dans toutes les régions du Québec, il y a une grande amélioration sur le réseau routier. Ça, il a fallu le faire par l'entremise de la Société de l'assurance automobile du Québec, on l'admet, mais, au moins, ce sont des gestes qu'on pose qui sont concrets, mais il faut aller pas mal plus loin que ça. Il faut regarder dans les années 2000 qui vont nous permettre aussi, Mme la Présidente, de répondre aux problèmes d'aujourd'hui et de prévenir pour ceux qui vont nous suivre. On a une génération qui a toute une dette à supporter. On veut l'alléger. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, la commission suspend ses

travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour le mois de novembre 1991, à partir de l'engagement 10, au mois de novembre 1992. Au moment de la suspension des travaux, nous étions aux engagements de février 1992, l'engagement 3. M. le député de Jonquière avait la parole.

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente. Le ministre nous a informés que l'étude prendrait huit mois. Quand on connaît exactement les raisons qui m'ont amené à faire l'intervention, à moins qu'on ne veuille faire tout le tour du Québec pour arriver à un constat, je vois mal, pour qu'il y ait une réponse claire à donner, que ça prenne huit mois. Le ministre nous parle souvent de l'efficacité de son ministère et qu'il a fait bien des choses, mais il me semble que la question que j'ai posée, à savoir si c'est possible de diminuer les 5000 camions-citernes qui circulent dans le parc des Laurentides, de les obliger à utiliser la voie fluviale pour le transport de l'essence, ça ne prend pas huit mois pour une réponse là-dessus. Moi, je vous garantis que, si vous me donnez le temps, je ne vais pas trouver une grosse, grosse firme qui va vous donner la réponse en dedans d'un mois s'il y a une volonté politique, mais si vous me dites qu'il n'y en a pas... Si vous voulez faire toute l'étude globale, on n'aura jamais de réponse au bout de huit mois. Ça veut dire qu'avant de prendre la décision on en a pour un an et demi. On est bon pour deux ou trois ans avant qu'on...

M. Elkas: Mme la Présidente, je voudrais assurer le député de Jonquière que le message a été passé à mes fonctionnaires pour s'assurer qu'on aille de l'avant au plus sacrant, qu'on réduise la période. Je vais vous revenir d'ici à une couple de semaines pour vous dire le délai, ce qu'on pourrait faire.

M. Dufour: Parfait.

M. Garon: J'aimerais savoir le coût total de l'étude. On dit une subvention de 200 000 \$, mais sur un coût total de combien?

M. Elkas: C'est 500 000 \$. Il y a 200 000 \$ du fédéral, 200 000 \$ de la province et le restant vient du milieu.

M. Garon: Qui fait l'étude, l'analyse objective?

M. Elkas: C'est la Table comme telle qui donne les mandats à des firmes. Je vais vous donner un exemple. Une des firmes qui sont mandatées pour faire certains travaux, c'est la firme Peat Marwick, mais la Table est mandatée pour donner des mandats à des firmes pour des études lorsqu'elle en a besoin.

M. Garon: Vous ne savez pas. Il doit y avoir un coordonnateur, quelqu'un qui est en charge de l'étude.

M. Elkas: Le coordonnateur, c'est le président, M. William Tetley...

M. Garon: Il est consultant là-dedans.

M. Elkas: ...et le secrétaire de la Table est Lewis Lachapelle.

M. Garon: Est-ce qu'il est consultant là-dedans, M. Tetley?

M. Elkas: Non, il préside.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Alors, je veux avoir une copie du mandat...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...de même que les questions qui ont été posées par la SODES.

M. Elkas: Pas de problème.

M. Garon: O.K.

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

M. Garon: Subvention accordée pour la desserte maritime hivernale des Îles-de-la-Madeleine, pour une période de six ans. Subvention accordée à qui? À la CTMA?

M. Elkas: Oui. Pour un montant de 800 000 \$ par année.

M. Garon: Il y a une nouvelle dans le journal Le Soleil, ce matin, comme quoi il y aurait un nouveau bateau qui serait construit par la CTMA. On dit que le gouvernement fédéral aurait une réponse vers la mi-février. Est-ce que vous êtes au courant de ça?

La Présidente (Mme Bélanger):
100 000 000 \$.

M. Garon: 100 000 000 \$

La Présidente (Mme Bélanger): À la MIL

Davie.

M. Elkas: Je vais demander les coordonnées exactes. Oui, le bateau existant entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine, la vie du bateau prend fin, alors on doit le renouveler.

M. Garon: C'est un bateau qui a près de 30 ans.

M. Elkas: 28 ou 30 ans.

M. Garon: 28 ans. oui. Et vous devez le renouveler. La nouvelle dans Le Soleil est-elle exacte ou n'est-elle pas exacte, ce matin?

M. Elkas: Ce n'est pas à moi à la commenter.

M. Garon: Bien.

M. Elkas: Je l'apprends comme vous.

M. Garon: Il y a un article dans Le Soleil.

M. Elkas: On sait que ça fait longtemps qu'un bateau est nécessaire, là, mais on l'apprend.

M. Garon: On dit que vous avez une proposition des chantiers Davie...

M. Elkas: Avec le fédéral.

M. Garon: ...pour, plutôt que de l'acheter en Angleterre, le faire faire ici, et on dit qu'il y aurait une contribution du provincial et qu'il reste une réponse à venir du fédéral.

M. Elkas: C'est complètement fédéral, ça.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est complètement fédéral. Il n'y a pas de contribution de la province. Aucune.

M. Garon: Il n'y a aucune participation de la province là-dedans?

M. Elkas: Non. Il n'y en a jamais eu.

M. Garon: Il y a des subventions. Ici, quand vous subventionnez, subvention accordée pour la desserte maritime hivernale des Îles-de-la-Madeleine, pour une période de six ans.

M. Elkas: Ça, c'est entre les îles et Montréal, dans le golfe, pas à l'autre bout.

M. Garon: Là, vous payez.
(14 h 20)

M. Elkas: C'est un autre bateau.

M. Garon: Êtes-vous au courant que les gens de Rimouski se plaignent que le bateau arrête de moins en moins à Rimouski et qu'ils ne peuvent pas contribuer à... M n'arrête pas du tout, même.

M. Tremblay (Rimouski): Il arrête à Matane.

M. Garon: Et qu'ils ne peuvent plus fournir les Îles-de-la-Madeleine comme auparavant. Ils voudraient avoir la possibilité de fournir de la marchandise aux Îles-de-la-Madeleine. Là, le bateau n'arrête même plus alors que, lorsque le contrat initial a été signé, on indiquait qu'il devait arrêter le plus souvent possible à Rimouski pour l'approvisionnement des Îles par les gens du Bas-Saint-Laurent. Évidemment, je suppose que l'étude a été confiée à des gens qui ne sont pas de la région non plus. Est-ce que ça a été confié, l'étude de la desserte...

M. Elkas: Moi, je dois vous dire que...

M. Garon: ...à la Table de concertation de Montréal de M. Tetley?

M. Elkas: Ha, ha, ha!

Une voix: Le député de Rimouski a tout appris et...

M. Elkas: M. le député de Lévis, un petit peu de sérieux! Oui, l'hiver, la desserte se fait de Matane vers les Îles, comme il a été envisagé. Alors, pas de Rimouski, mais de Matane. Encore quelque chose!

M. Tremblay (Rimouski): Il faut vivre avec les erreurs du passé.

Une voix: Il ne faut surtout pas les corriger.

M. Elkas: S'il y a des moyens qu'on peut trouver et qui pourraient aider encore les régions, on va le faire.

M. Garon: Dans le contrat qui a été signé avec les Îles, le bateau devait arrêter à Rimouski. Apparemment, il n'arrête pas du tout à Rimouski.

M. Elkas: Non, Matane. D'où ça vient, Rimouski?

M. Garon: Les gens de Rimouski nous ont dit...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Ha, ha, ha! Vous le savez...

M. Elkas: Bien, les gens de Rimouski l'ont

dit... Avec tout le respect que j'ai...

M. Garon: Mme la Présidente, est-ce que le député de Rimouski pourrait expliquer au ministre des Transports comment "arrêter"?

M. Elkas: Une minute!

M. Garon: Ce n'est pas une tribu, ça, Rimouski!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski. M. le député de Rimouski, est-ce que vous avez demandé la parole?

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, je voudrais demander à M. le ministre de bien comprendre que, Rimouski, c'est dans la province de Québec, ha, ha, ha, et que c'est facile de s'en rappeler.

M. Elkas: Mme la Présidente, je m'interroge à savoir qui a dit: Où est Rimouski? Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

M. Garon: Vous avez dit: C'est qui, ça, Rimouski?

M. Elkas: Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça: C'est qui, Rimouski?

M. Elkas: Non, non, non. Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Garon: Bien, c'est enregistré.

M. Elkas: Simplement vous dire que Rimouski... Vous dites que Rimouski a fait une demande, que c'est dans le contrat. Ils ont peut-être fait une demande, mais dans le moment, au moment où on se parle, c'est entre Matane et les Îles.

M. Garon: Et le bateau n'a pas d'affaire à arrêter à Rimouski, d'après vous?

M. Elkas: Non, pas contractuellement.

M. Garon: Il n'a pas d'affaire à arrêter à Rimouski.

M. Elkas: Il pourra le faire, dépendant de l'approvisionnement. Si on peut mieux s'approvisionner de Rimouski ou d'un autre endroit, pourquoi ne pas le faire? Ce qu'on recherche, nous autres, c'est servir le milieu.

M. Garon: Mais, avant, il arrêtait où, le bateau?

M. Elkas: À Montréal.

M. Garon: Est-ce qu'il devait arrêter à Rimouski?

M. Elkas: Non.

M. Garon: il n'a jamais dû arrêter à Rimouski? Puis, pour vous, il n'a pas d'affaire à arrêter à Rimouski?

M. Elkas: Qui dit «il n'a pas d'affaire»? C'est le marché qui se développe. C'est le marché qui va dicter où on doit arrêter.

M. Garon: Non. Il y a un contrat, là.

M. Elkas: Mais on n'a jamais d'ordre, comme tel, d'aller à Rimouski. Si on peut mieux s'approvisionner de Matane ou d'un autre port, pourquoi ne pas le faire?

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

M. Elkas: Bien oui.

M. Garon:... l'ancien et le nouveau contrat de desserte des îles...

M. Elkas: O. K.

M. Garon:... par Navigation Madeleine inc., l'ancien et le nouveau contrat?

M. Elkas: J'ai répondu oui.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui..

La Présidente (Mme Biianger): Ça va pour l'engagement 4?

M. Garon: Ça va..

La **Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'engagement 5.

M. Elkas: L'engagement 5. Fonds aérien.

M. Garon: C'est un contrat avec qui, l'entretien des CL 215 ?

M. Elkas: Conifair.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Conifair.

M. Garon: C'est un contrat pour combien d'années avec Conifair? Et pourquoi le contrat...

M. Elkas: C'est un contrat de 5 ans, mais

je vais vous dire quand est-ce qu'il se termine. Vas-y donc...

Mme la Présidente, Denis Côté, du Service aérien, est ici avec moi pour répondre aux questions.

M. Garon: M. Côté est-il au Service aérien ou au ministère des Transports?

M. Côté (Denis-E.): Au Service aérien.

M. Garon: O. K. Vous répondez à quel ministère?

M. Côté (Denis-E.): Présentement, au ministère des Approvisionnements et Services, mais, vu que c'étaient des engagements antérieurs du ministère des Transports, on m'a demandé de venir.

M. Garon: Ah bon! C'est correct.

M. Côté (Denis-E.): En ce qui concerne les questions pour précisions et motifs, c'est des révisions des moteurs R-2800 qui sont sur les CL-215. C'est la révision de... il y a trois montants. Chaque montant, c'est *pour* la révision d'un moteur. Ce sont des moteurs qui ont été construits par Pratt et Whitney et les derniers ont été construits en 1954.

M. Garon: Pourquoi le prix est-il spécifié en dollars américains?

M. Côté (Denis-E.): Parce que la compagnie Precision Airmotive est située à Everett dans l'État de Washington, sur la côte ouest américaine.

M. Garon: Mais c'est Boeing qui est là.

M. Côté (Denis-E.): Précision Airmotive est à Everett aussi, dans l'État de Washington. Ça doit être proche de chez Boeing. Je ne suis pas allé voir, mais eux font la *révision* de *moteurs*. Ce sont ces vieux moteurs à pistons.

M. Garon: Quand vous faites le contrat avec eux, le prix est toujours spécifié en dollars américains.

M. Côté (Denis-E.): Toujours en dollars américains. Même au Canada, il y a un certain nombre de fournisseurs qui marchent juste en dollars américains.

M. Garon: Pourquoi vous allez à Everett, dans l'état de Washington? C'est complètement l'autre bord du continent.

M. Côté (Denis-E.): Premièrement, c'est qu'actuellement, au Canada, il n'y a personne qui fait la révision des moteurs R-2800.

M. Garon: Aux États-Unis?

M. Côté (Denis-E.): Aux États-Unis, il y en aurait trois qui feraient la révision des moteurs R-2800. Maintenant, il y en a juste un qui... Il y a certaines normes de tolérance qui doivent être acceptées et c'est le seul qui rencontre les normes de tolérance. C'est le même endroit où Canadair achetait ses moteurs pour mettre sur les CL-215 qu'elle vendait.

M. Garon: Les autres sont quelles compagnies?

M. Côté (Denis-E.): Il y en a une qui est California Engine Services, qui est à Burbanks, en Californie.

M. Garon: Oui, et l'autre, c'est aussi loin?

M. Côté (Denis-E.): L'autre? Non. Je pense qu'il y en a une qui était à Miami, mais je ne peux pas me rappeler le nom. Par coeur, je ne peux pas vous le dire. Il y en a une autre dans l'État du Texas.

M. Garon: C'était pour voir la distance par rapport à ici.

M. Côté (Denis-E.): C'est ça. La distance, si vous envoyez ça par container, par avion, ce n'est pas un prix exorbitant.

M. Garon: Mais vous ne faites pas d'appel d'offres, comme ça, dans...

M. Côté (Denis-E.): Non, mais disons qu'il y a une visite de celui qui révisé les moteurs pour voir le niveau de qualité. Il y a certaines normes qui doivent être respectées. Dans ceux visités, il y en a qui n'étaient pas prêts à faire la révision des moteurs selon les normes qu'on demandait, parce qu'il faut se rappeler...

M. Garon: Moi, ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi vous passez par un intermédiaire pour faire...

M. Côté (Denis-E.): Non, non, on ne passe pas par un intermédiaire. C'est directement la compagnie. Precision *Airmotive*, c'est la compagnie sur laquelle...

M. Garon: Mais vous passez par Conifair?

M. Côté (Denis-E.): Non. Conifair, elle, fait l'entretien des avions. Elle fournit la main-d'oeuvre pour faire la réparation et l'entretien des machines. Mais, lorsqu'il faut faire réparer des pièces et des composantes, on va soit chez le fabricant ou chez quelqu'un qui répare les morceaux.

(14 h 30)

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 5 est vérifié. Mars 1992.

M. Garon: Je voudrais juste demander une question sur l'engagement 3. L'étude de la Table de concertation sur l'industrie maritime à Montréal doit être terminée quand? Vous avez dit huit mois. Si on regarde, on est en février, donc l'étude serait finie.

M. Elkas: Avant qu'ils n'aient entendu tout le monde, on estime environ quatre ou cinq mois.

M. Garon: De plus que les huit mois. Tantôt, vous avez dit que ça prendrait huit mois, puis c'est un engagement de février 1992.

M. Elkas: Wo! Wo! Wo! L'autre... On vient d'établir le mandat. On n'a confié le mandat à personne encore, on va le faire. Celui-là, du début aux résultats, on avait estimé huit mois. J'ai demandé au ministère qu'on réduise cette période-là. Ça, c'est pour l'étude que M. le député de Jonquière a commentée.

M. Garon: Ici, ça va être fini quand, cette étude-là?

M. Elkas: Environ novembre 1993.

M. Garon: Novembre 1993. Mais pourquoi vous appelez ça une analyse objective du secteur maritime? Quelle différence entre une analyse objective et une analyse qui ne l'est pas?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'est une appellation, «objective».

M. Garon: Ah oui?

M. Elkas: Oui. Vous savez qu'on est toujours objectifs dans nos démarches.

La Présidente (Mme Bélanger): Sans parti pris.

M. Elkas: Il n'y a rien de négatif.

M. Garon: Vous vous sentez obligé d'appeler une analyse «objective» de peur qu'elle ne le soit pas?

M. Elkas: Non, non. On est objectif. On donne le mandat, on dirige nos dossiers dans cette direction-là.

M. Garon: Ça marche.

M. Elkas: Ce n'est pas comme certains qui...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, mars 1992, vérifié.

J'appelle avril 1992.

Avril

M. Elkas: C'est mai. On est en mars?

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement...

M. Elkas: Avez-vous dit avril?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est dans le cahier d'avril mais c'est mars.

M. Garon: Alors, 1, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2?

M. Garon: Engagement 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié, engagement 2?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'il y a une condition d'attachée à la subvention de 28 549 \$ au CMTC?

M. Elkas: Contribution au CMTC d'un montant de 144 000 000 \$, et puis c'est dans une loi, M. le député.

M. Garon: Ah! j'avais pris 28 000 \$, c'est 28 000 000 \$. Ah! c'est la contribution, O.K., ça marche. Non, je pensais que c'était... O.K., c'est moi qui... Vérifié.

M. Elkas: Ça démontre qu'on n'est pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. Engagement 4.

M. Elkas: Excusez, je voulais simplement dire que ça démontre encore qu'on n'est pas sorti du transport en commun, notre contribution est encore là. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, engagement 4.

M. Garon: Ça vise quoi au juste, le coût de la mise en place de mesures de mitigation visant l'utilisation du train de banlieue Montréal-Rigaud durant la période des travaux de relocalisation des ponts Galipeault et Taschereau? 531 000 \$ additionnels pour porter les mesures de mitiga-

tion à 981 000 \$. C'est quoi le but de cette affaire-là?

M. Elkas: Le but, M. le député. Il y avait deux ponts dans la région qui étaient sous construction et rénovation. Ça évidemment mis les gens de la région, qui empruntent ce pont pour venir au travail sur l'île de Montréal à tous les jours... Pour alléger le trafic, on a essayé de motiver ou d'inciter les gens à prendre le transport en commun et le train de banlieue. Alors, on a réduit les tarifs de façon qu'ils soient abordables. Je vais vous donner un exemple: Île-Perrot-Dorion. Au lieu de payer les 146 \$ qu'ils paient dans le moment... Parce que, vous comprenez, ces gens-là ne font pas partie de la CUM ou du territoire où les gens de l'île doivent payer le déficit par l'entremise des taxes foncières; des villes comme Île-Perrot sont exemptées de payer cette taxe.

M. Garon: Quelle taxe?

M. Elkas: Elle doit payer le gros prix pour le train, les tarifs.

M. Garon: Combien?

M. Elkas: On est passé de 146 \$ à 73 \$, exemple, pour la période...

M. Garon: Combien?

M. Elkas: De 146 \$ à 73,25 \$.

M. Garon: Pour quelle période?

M. Elkas: Ça été jusqu'au mois de décembre, le 31 décembre... Oui, du 1er juillet au 31 décembre 1991, et aussi toute l'année 1992.

M. Garon: Combien de mois?

M. Elkas: Au 31 octobre. excusez.

M. Garon: Pendant combien de mois?

M. Elkas: Pendant 16 mois environ.

M. Garon: Pendant 16 mois, ça leur a coûté 73 \$ au lieu de 146 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça veut dire 5 \$ par mois.

M. Elkas: Non, non. Comment ça?

M. Garon: 73 \$ pour 16 mois.

M. Elkas: Non, non, par mois.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous savez que l'usager, lui, pour sa passe, c'est 146 \$ par mois.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Les gens de Montréal, là, ont une tendance à critiquer assez souvent.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Les gens de Vaudreuil, de la région de Vaudreuil, Île-Perrot, paient 146 \$ par mois pour prendre le train.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: O.K. Dans la période de construction et de rénovation de ces deux grands ponts, on a voulu insister pour que les gens prennent le train au lieu d'emprunter le pont qui est en construction. Alors, c'est une mesure de mitigation, et on a réduit le tarif de 146,50 \$ par mois à 73,25 \$.

M. Garon: À 73,25 \$, ce n'est pas cher, ça fait 2 \$ par jour.

M. Elkas: Je suis complètement d'accord avec vous, il y a des gens qui ne paient pas.

M. Garon: Sur la Rive-Sud, ils paient 2 \$ du voyage. Vous prenez les 30 \$ des automobilistes et vous les donnez à la Rive-Nord.

M. Elkas: Par auto ou...

M. Garon: Non, non, 2 \$ du passage en transport en commun.

M. Elkas: Puis par mois? La carte mensuelle, elle coûte combien?

M. Garon: 2 \$ par jour.

M. Elkas: Non, non, non. La carte mensuelle?

M. Garon: Non, il n'y a pas de... C'est 2 \$ du voyage.

M. Elkas: Non, non, non, il y a une carte mensuelle.

M. Garon: Non, non, c'est 2 \$ du voyage.

(Consultation)

M. Elkas: La traverse de Lévis, c'est 60 \$ par année ou 10 \$ par mois.

M. Garon: Non, je parle de l'autobus.

M. Elkas: Non, non. Je vous parle...

M. Garon: Celui qui prend l'autobus, par exemple, sur la Rive-Sud pour aller à l'Université Laval, l'étudiant...

M. Elkas: C'est 42 \$ par mois.

M. Garon: ...il paie 2 \$ du voyage.

M. Elkas: 42 \$ par mois, une carte mensuelle.

M. Garon: Informez-vous.

M. Elkas: 42 \$ par mois.

M. Garon: Combien les étudiants paient-ils? Est-ce que c'est 73 \$ aussi ou 146 \$? Pour les étudiants, quel est le tarif? Quel est le prix de la passe pour l'étudiant?

M. Elkas: Il y a une différence. Je vais vous la fournir, je ne l'ai pas ici, dans mes informations. Comme il y en a sur l'île de Montréal; il y a une différence, les étudiants paient moins.

M. Garon: Vous dites: Pendant 16 mois, il va payer 73 \$ par mois. L'étudiant, lui? Est-ce qu'il y a un tarif spécial pour l'étudiant? Est-ce qu'il y a un tarif spécial pour les personnes âgées? Combien paient-ils au lieu de 73 \$?

M. Elkas: C'est ça que je vous disais, M. le député. Il y a une réduction, mais je n'ai pas les chiffres avec moi sur le montant qu'on leur a chargé.

M. Garon: C'est drôle. Ils le savaient pour la passe de l'étudiant sur la Rive-Sud apparemment, et ils ne le savent pas pour les engagements financiers sur la...

M. Elkas: On va l'avoir bientôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous trouvez que c'est cher, M. le député de Lévis, 146 \$ par mois, partir du nord de Montréal pour venir au centre-ville?

M. Garon: Demandez au ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais vous, est-ce que vous trouvez que c'est cher?

M. Garon: Ce n'est pas à moi à répondre à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce qu'on va stationner dans le centre-ville pour une heure et demie et ça coûte 12,50 \$. Il faut payer l'usure de l'auto, l'essence, etc. Moi, à 146 \$ par mois, je ne prendrais pas l'auto pour aller au centre-ville.

M. Dufour: Bien, si c'est subventionné, il va falloir penser à subventionner...

M. Garon: C'est pour ça. Ils trouvent que c'est trop cher 146 \$, ils l'ont baissé à 73 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a pas de sens.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai l'information. Je m'excuse. Le coût réel était de 62 \$ et, après la subvention, il est de 31 \$ pour l'étudiant.

M. Garon: Où?

M. Elkas: En partant de Pincourt, Île-Perrot et Dorion.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a pas de bon sens.

M. Garon: Vous viendrez voir combien les autres paient dans la région de Québec. Vous allez voir qu'ils ne paient pas 31 \$ par mois, ils paient 2 \$ du voyage.

M. Elkas: Mais, normalement... Je m'excuse, c'est dans la période de mitigation ça. Mais, normalement, cet étudiant aurait payé 62 \$; 62 \$! C'est normal qu'on veuille que ces gens-là...

M. Garon: Combien ils paient du voyage?

M. Elkas: Combien ils paient du voyage?

M. Garon: Du voyage.

M. Elkas: Ah, mon Dieu!

(14 h 40)

M. Garon: C'est 31 \$, ce n'est plus 73 \$.

(Consultation)

M. Bergeron: Par voyage, c'est à peu près 2,50 \$, 3 \$, pour aller.

M. Elkas: Plus que ça.

M. Bergeron: Pas plus que ça.

M. Elkas: Ah! oui, c'est plus.

M. Bergeron: Mais, Laval, c'est 65 \$ par mois...

M. Elkas: De Beaconsfield... J'ai payé 3,50 \$ pour me rendre de Beaconsfield à Dorval. Non, c'est plus élevé que ça.

M. Garon: Donc, la passe devrait coûter 62 \$ et vous l'avez réduite à 31 \$ pendant 16 mois.

M. Elkas: Pour les étudiants.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Pour les étudiants.

M. Garon: De 62 \$ à 31 \$. Là, pour partir de l'Île-Perrot, de Rigaud, pour aller dans le centre de Montréal.

M. Elkas: C'est ça. Puis, pour les passagers, pour la majorité des gens qui le prennent, ça a passé de 146 \$ à 73 \$. Pour vous donner un exemple de ce qu'une personne doit payer quand il n'y a pas de passe, entre Beaconsfield et Dorval, une distance d'environ six, sept kilomètres, ça m'a coûté 3,50 \$, 3,75 \$ quand je l'ai pris dernièrement, au mois de novembre. Alors, ce n'est pas gratuit, comme on semble l'indiquer. Il faut couvrir nos frais.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements dans le cahier d'avril...

M. Garon: Non, 5. On est rendu à 5.

La Présidente (Mme Bélanger): ...les engagements de mars sont vérifiés.

M. Garon: On est rendu à 5. Octroi d'un contrat de cinq ans pour la desserte maritime de la Moyenne et la Basse-Côte-Nord: 25 524 420 \$, Relais Nordik inc. C'est le contrat sans appel d'offres, ça?

M. Elkas: Parce qu'on l'a négocié à la baisse. Je pense qu'on a répondu en Chambre, à plus d'une occasion, que c'était demandé par le milieu. On a réduit les coûts, puis on a augmenté le service, un service élargi, un meilleur service qu'ils avaient autrefois.

M. Garon: Sauf que les compagnies qui peuvent offrir le service, elles n'ont pas le droit de soumissionner? Elles n'ont pas le droit?

M. Elkas: Le problème, M. le député... Je pense que vous avez compris, puis peut-être que vous avez oublié la réponse. Vous allez comprendre qu'aller en soumissions c'est de trouver quelqu'un pour entreprendre. Vous savez que dans la région, d'ici cinq ans, le portrait va changer énormément au niveau de la desserte. On va avoir complété la route. Là, la desserte va changer au niveau de son caractère. Là, on aura le temps d'aller en soumissions peut-être avec un autre mandat.

Mme la Présidente, ce qui se trouve ici, il n'y a pas grand monde qui se serait aventuré à aller chercher un autre bateau, puis le modifier et soumissionner sur un mandat semblable

sachant qu'il n'en avait que pour cinq ans.

M. Garon: Mais ce n'est pas une raison pour ne pas aller en appel d'offres, même s'il y a une route éventuellement.

M. Elkas: Mais on avait un très, très bon service. Vous savez, le milieu...

M. Garon: Je comprends ça.

M. Elkas: On a été insistant qu'on maintienne le service, on l'a amélioré, puis je pense que ça va dans la bonne direction qu'on puisse au moins réduire les coûts.

M. Garon: Oui, mais vous êtes en train de me dire, parce que quelqu'un donnait un bon service, il a le droit d'avoir un contrat renouvelé pour cinq ans sans appel d'offres. Normalement, si j'ai un contrat, je dois rendre un bon service. Ce n'est pas parce que j'ai rendu un bon service qu'après ça, quand arrive l'échéance du contrat, j'ai le droit d'avoir un contrat sans appel d'offres. L'appel d'offres, c'est pour donner la chance à tout le monde d'offrir ses services selon le devis que vous présentez. Je ne vois pas en quoi les gens qui sont dans le domaine maritime n'ont pas le droit, eux aussi, d'offrir des prix, puis un service.

M. Elkas: Mme la Présidente, le député m'avait dit de m'impliquer au niveau du transport scolaire, puis on s'implique. Ici, on va consulter le milieu, on répond directement aux gens du milieu, on livre ce qu'ils veulent: une réduction des tarifs, un service amélioré, puis une réduction pour nous aussi. On est tous gagnants. Alors, il y a des fois qu'il y a des risques à prendre, et celui-ci était bien calculé.

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

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, pour répondre à l'interrogation du député de Lévis, étant donné que la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord se fait à partir de Rimouski, dois-je vous dire qu'il y a toute un historique à ce dossier-là? Dans un premier temps, on avait fait un appel d'offres public et c'est Relais Nordik, l'ancien Relais Nordik qui avait ça, qui a failli à la tâche avec un service pourri. On perdait notre commerce avec la Basse-Côte-Nord, la diminution d'activités économiques, etc. Moi, en tout cas, j'étais tout à fait favorable à ce qu'on renouvelle. C'était en 1988, je crois. Nécessairement, il a fallu renouveler le contrat et le donner à Relais Nordik, le nouveau Relais Nordik avec le groupe Desgagnés, qui a pris la relève, finalement, quasiment à pied levé, et qui a donné un excellent service. Aujourd'hui, je pense qu'on est en mesure d'affirmer, en général,

que le service est adéquat, il est efficace et, en plus de ça, nous gardons notre activité économique avec la Basse-Côte-Nord et ça, c'est important. Nous pouvons continuer avec ce même transporteur plutôt que de risquer d'aller en appel d'offres, à mon sens, risquer d'avoir un entrepreneur qui n'est pas capable de faire la job, et mettre en péril notre activité économique.

M. Garon: Quand quelqu'un soumissionne, H soumissionne sur un devis, alors on dit quelles sont les exigences. Une soumission, ce n'est pas du tir au fusil ou bien un tirage de cartes ou de la bonne aventure. Ce n'est pas un contrat clé en main non plus, comme pour la route du Nord, c'est, au fond, un devis. Les gens soumissionnent sur un devis. Si on veut qu'ils partent de Rimouski, on dit: On veut qu'ils partent de Rimouski. Moi, je ne vois pas les raisons qui justifient qu'il n'y ait pas d'appel d'offres. Dans tout ce que vous dites là, il n'y a aucune raison qui justifie qu'il n'y ait pas d'appel d'offres. À ce moment-là, je vais dire: J'ai fait un contrat pour le gouvernement, j'ai fait une bonne job, tout le monde est content, redonnez-moi le contrat, pas de soumission. Il n'y a aucune raison qui justifie l'absence d'appel d'offres là-dedans.

M. Elkas: C'est une décision du gouvernement basée sur de bons arguments qui nous ont été apportés. On est allé en dérogation, il n'y a rien qui a été fait en cachette. Vous allez comprendre aussi que cette firme pouvait nous assurer d'un «back up». Je comprends bien les intérêts des gens du milieu qui auraient aimé soumissionner et aller, après, chercher un bateau, et le mettre à notre disposition. Mais admettons qu'il y aurait eu un problème avec le bateau comme tel, qu'est-ce qui serait arrivé? Cette firme-là devait nous assurer du «back up». On n'était pas sûrs, on était convaincus qu'il n'y avait pas d'autres qui auraient pu le faire dans le temps qu'on l'a négocié.

M. Garon: Parce que l'appel d'offres...

M. Elkas: Je dois vous dire, comme je l'ai mentionné, ça n'a pas été fait à la cachette, ça a été fait très ouvertement avec les gens. Nous autres, notre «bottom line», c'était d'aller chercher un service pour les gens, un service amélioré à un moindre coût, et ne pas prendre le risque d'aller en appel d'offres où on aurait été chercher peut-être des gens qui auraient soumissionné un peu plus bas, mais pas nécessairement garantir le service que ce monsieur-là a garanti pendant des années dans le milieu.

M. Garon: Ce n'est pas parce que...

M. Elkas: C'est le respect de l'opinion des gens du milieu.

M. Garon: Ce n'est pas parce que... Bien oui, le respect de l'opinion du milieu. Les gens qui ne paient pas les subventions, ce n'est pas à eux autres à décider, c'est le gouvernement qui est responsable des fonds qu'il administre, et ce n'est pas parce qu'un appel d'offres a été mal fait en 1988 qu'on doit dire que, la solution, c'est de ne pas en faire. Je comprends, parce que, en 1988, le ministre du temps, c'était le nec plus ultra, il avait sauvé tant d'argent et le diable à quatre, sauf que ça ne marchait pas, son affaire; il avait fait un mauvais appel d'offres avec un mauvais devis. Alors, ce n'est pas parce qu'il y a un mauvais devis, qu'on a erré et qu'on a mal travaillé que, rendu à ce moment-là, éliminons les appels d'offres. Ce n'est pas ça, le problème. Ce n'est pas parce que Relais Nordik, ce n'est pas une bonne entreprise non plus; ce n'est pas ça, l'affaire.

La formule pour le gouvernement de donner des contrats, normalement, c'est avec un devis où on dit exactement ce qu'on veut; avec un appel d'offres, vous donnez la chance à tous ceux qui peuvent offrir les services de le faire. Les autres compagnies, vous voulez dire qu'elles ne sont pas bonnes, au Québec? Les autres compagnies maritimes au Québec, elles ne sont pas bonnes, elles ne sont pas capables de faire l'ouvrage? Vous considérez que les autres ne sont pas capables de faire une bonne job.

M. Elkas: C'était bien identifié, et je vais vous lire le dernier paragraphe de ce C.T. qui dit: «Par le biais d'un appel d'offres public, un transporteur ne disposant pas préalablement des équipements requis pourrait difficilement effectuer ce service en présentant une soumission égale ou inférieure au montant du contrat actuel». C'est qu'on ne pouvait pas prendre de chance avec n'importe qui. On voulait s'assurer que le service soit continu, un service qui pouvait répondre aux besoins du milieu, mais pas un service qui aurait été interrompu.

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

M. Elkas: Avec plaisir.

M. Garon: ...et une copie de la dérogation?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: La demande de dérogation.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Avec la réponse du Trésor qui est marquée sur la demande.

M. Elkas: Le contrat, oui.

M. Garon: Et la dérogation.

M. Elkas: Non, ce n'est pas public.

M. Garon: Bien oui, voyons donc! L'appel d'offres est public. Avez-vous honte de votre demande de dérogation? Aïe! L'appel d'offres, c'est public. Je regrette! Si l'appel d'offres est public, la demande de dérogation est aussi publique.
(14 h 50)

M. Elkas: C'est régi par le contrat, on va vous donner le contrat.

M. Garon: Non, non. Vous avez fait une demande de dérogation aux règles des soumissions publiques du gouvernement. Vous êtes en train de nous dire que vous ne voulez pas donner une copie de la dérogation, alors que vous déroguez à une règle publique.

M. Elkas: On n'a rien changé, on a suivi les règles.

M. Garon: Non, non...

M. Elkas: C'est dans l'intérêt public qu'on l'a fait. C'est bien expliqué.

M. Garon: Vous avez dit: On a demandé une dérogation. Donc, la règle publique des contrats, c'est la soumission publique. Vous avez dit: J'ai demandé une dérogation. Vous avez demandé une dérogation au Trésor. Je voudrais avoir une copie de la demande de dérogation et la réponse du Conseil du trésor puisque la règle, c'est la publicité. Donc, c'est évident que si la règle de la publicité est dans l'appel d'offres, c'est un appel d'offres public. La dérogation est aussi publique. Vous ne pouvez pas me dire que vous ne pouvez pas nous donner une copie de la dérogation comme si ce n'était pas public. Là, ça serait le restant des écus, si vous avez honte de votre demande de dérogation.

M. Elkas: Mme la Présidente, on m'avise qu'on devrait vérifier à savoir si on peut la rendre publique ou non. Si c'est dans l'intérêt public, et si c'est dans votre intérêt de le déposer, je vais le faire.

M. Garon: C'est 25 000 000 \$ là! 25 000 000 \$ alors que, normalement, c'est l'appel d'offres. Vous êtes allés sans appel d'offres.

M. Elkas: Mme la Présidente, je n'ai pas dit oui ou non. J'ai dit: Je vais vérifier, je vais y revenir.

M. Garon: Alors, on va le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. M. le député de Rimouski.

M. Tremblay (Rimouski): Non, ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Alors, les engagements du cahier d'avril, les engagements de mars 1992, sont vérifiés.

M. Garon: Moins l'article 5 qui est en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Moins l'article 5 qui est en suspens, ou sous réserve de...

Une voix: Il n'y a pas de réserve.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon, il n'y a pas de réserve?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Sous réserve d'avoir les...

M. Garon: En suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): En suspens. Bon!

M. Garon: Pas de réserve, parce qu'on n'a pas de réponse du ministre. Alors, il a dit qu'il nous donnerait une réponse sur une copie de la demande de dérogation.

Mai

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous allons dans le cahier de mai pour les engagements d'avril 1992. L'engagement 1. Engagement 1.

M. Garon: Est-ce que le contrat est fait pour la réalisation du développement d'un modèle d'évaluation de coût en transport ferroviaire?

M. Elkas: 90 % des travaux sont terminés et ça va être terminé bientôt.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de la demande?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: C'est-à-dire du devis de recherche du modèle...

M. Elkas: Pas de problème.

M. Garon: ...et une copie de l'étude lorsque ce sera fini?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

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

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Garon: Contrat pour la réalisation d'une étude sur les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, 85 000 \$. Ça porte sur quoi ça?

M. Elkas: Dans ce dossier, on se préoccupe énormément des transferts des aéroports, soit du fédéral au municipal, ou du fédéral à la province, et puis l'étude fait partie d'une politique que le Québec va déposer au niveau des transferts des aéroports d'une instance gouvernementale à l'autre.

M. Garon: Mais pourquoi demander à l'entreprise privée...

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: ...une étude sur les orientations du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires? Je ne comprends pas. Normalement, ça devrait être une étude faite au ministère. Contrat pour la réalisation d'une étude sur les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, et on demande ça à l'entreprise privée.

M. Elkas: C'est une étude qui vient supporter nos orientations. Ça fait des années que les municipalités demandent le transfert de certains aéroports à l'intérieur de leur juridiction. Il faut faire bien attention qu'on n'envoie pas du fédéral au municipal une responsabilité où la municipalité va, par après, venir nous voir puis dire: Bien, écoutez, on n'a pas les reins assez solides pour supporter l'entretien de ces aéroports.

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

M. Elkas: Non, pas encore.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis?

M. Elkas: Sure!

M. Garon: ...demandé pour étude? Quand est-ce que l'étude doit être terminée?

M. Elkas: Je dirais, après qu'on aura tout fini, que ça va prendre une couple de mois. On va s'inspirer de l'étude, établir une politique, et

tout ça va prendre une couple de mois.

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

M. Elkas: Et de la politique, oui.

M. Garon: Merci.

M. Elkas: On va tout sortir en même temps.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ça va tout sortir en même temps.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Pourquoi? Parce que ça presse.

M. Garon: Qu'est-ce qui va tout sortir en même temps? Je ne comprends pas, là.

M. Elkas: L'étude, la politique, on va tout déposer ça en même temps.

M. Garon: Est-ce qu'il va y avoir un débat quelque part? Ça va sortir comment? Je ne comprends pas trop, là. Vous avez une étude sur les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, vous avez une étude qui vous est déposée. À part ça, si ça vous prend le même temps que ça vous a pris pour le plan de base des chemins de fer, ça va prendre du temps.

M. Elkas: Il n'est pas prévu qu'on ait un débat avant qu'on établisse une politique. N'oublions pas une chose, là, c'est une question de transfert d'aéroports entre le fédéral et le milieu municipal. Pourquoi dévoiler notre stratégie? Nous autres, on est là pour protéger les Québécois. Alors, c'est pour cette raison-là. Une fois que l'étude sera déposée, ça va nous permettre immédiatement d'établir notre politique. Ça nous donne de l'information pour nous permettre d'établir une politique.

M. Garon: Ça, ce n'est pas privé, au fond.

M. Elkas: Ce n'est pas une question...

M. Garon: Les aéroports sont publics, les infrastructures aéroportuaires sont publiques, les gens qui vont les assumer, ça va être public, pourquoi faire un débat confidentiel...

M. Elkas: Ce n'est pas un débat confidentiel.

M. Garon: ...alors que les municipalités sont concernées? Là, le gouvernement est concerné parce que, éventuellement, il y a des gens qui

vont avoir des factures à payer. L'orientation, il me semble que ça devrait s'établir en concertation avec les gens qui vont être impliqués là-dedans.

M. Elkas: Rassurez-vous, M. le député on est là pour protéger les municipalités, le milieu québécois.

M. Garon: Ah oui!

M. Elkas: Oui. Alors, c'est pour ces raisons-là. On va s'inspirer des résultats de ces études pour établir une politique qui va venir protéger notre milieu.

M. Garon: Demandez aux contribuables municipaux et scolaires ce qu'ils en pensent. Une fois que le bras vengeur du Seigneur est passé par la main du ministre...

M. Elkas: C'est toujours le même contribuable, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...des Affaires municipales, qui était autrefois le ministre de l'Éducation, les taxes ont à peu près doublé ou triplé.

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

M. Garon: Il a l'air d'un appareil «Juice Man II», le jus sort et la pulpe va de l'autre bord.

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

J'appelle l'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4.

M. Garon: Institut culturel Avataq inc.. de Montréal, est allé faire une étude, apparemment, sur la reconstruction de 12 aéroports, des études archéologiques dans les communautés inuit au Nouveau-Québec, 69 515,75 \$. Est-ce que l'étude est terminée?

M. Elkas: Elle est complétée à 90 %: elle sera complétée sous peu.

M. Garon: Les aéroports sont finis?

M. Elkas: Il en reste un à faire.

M. Garon: Oui, mais ils ont dû ramasser leur...

M. Elkas: Il y en a 90 % de complétés. On achève.

M. Garon: Les fouilles archéologiques doivent être finies depuis longtemps.

M. Elkas: Oui, mais l'étude comme telle est à 90 % complétée. On va finir bientôt.

M. Garon: Est-ce vous qui allez avoir une copie de ça?

M. Elkas: Si on va avoir une copie de ça?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: On va l'avoir, oui.

M. Garon: Le coût total de l'étude est de combien?

M. Elkas: 69 515,75 \$.

M. Garon: Que vous payez, mais le coût total de l'étude? C'est ça? Vous payez 100 %?

M. Elkas: Oui, c'est payé à 100 % par nous. (15 heures)

M. Garon: Qui sont les gens de l'Institut culturel Avataq inc?

(Consultation)

M. Garon: Pourquoi vous avez choisi cette firme-là plutôt qu'une autre?

M. Elkas: Parce que c'est une firme qui est...

M. Garon: Par contrat négocié.

M. Elkas: Oui, mais c'est une firme qui est très bien reconnue par la province de Québec et le ministère des Transports.

M. Garon: Vous n'avez pas l'air de savoir, personne, qui est là-dedans.

M. Elkas: À savoir qui sont les individus, vous voulez nommer les gens.

M. Garon: Normalement, une firme est renommée par ceux qui font la recherche dans le groupe. Vous ne savez pas c'est qui, personne.

M. Elkas: Elle est reconnue comme une firme, un organisme privilégié de consultation et de coordination concernant le développement culturel des Inuit du Nouveau-Québec. On précise: L'Institut est responsable des diverses phases des études archéologiques.

M. Garon: Est-ce qu'elle est rattachée à l'université ou quelque chose? Est-ce que l'Institut culturel Avataq inc. est rattaché à une université ou si c'est une firme privée? C'est

quoi?

M. Elkas: On va vous donner l'information. On va vous sortir tout ça. Oui. O.K. Sorry, je m'excuse, ça sort! Le personnel impliqué, c'est M. Ian Beagley, archéologue, résident de l'Institut culturel Avataq qui agira en tant que responsable du projet. M. Daniel Gendron, directeur adjoint du Département d'archéologie, sera désigné et chargé du projet. M. Richard Mailhot, géographe, s'occupera de la partie géo...

M. Garon: ...morphologique?

M. Elkas: ...morphologique, oui. Un cartographe qui demeure à être désigné sera chargé de la mise au propre des différents plans d'essais et figures.

M. Garon: Quel Département d'archéologie? Le Département d'archéologie de quoi?

M. Elkas: C'est l'Université McGill.

M. Garon: De McGill.

M. Elkas: Je m'excuse. Les assistants de laboratoire seront Tommy Witlaklutuk, étudiant en archéologie de l'Université McGill, qui sera engagé à temps partiel, et le second, Francis Marcoux, participera à l'analyse à plein temps. Le secrétaire de l'Institut réalisera le traitement du texte ainsi que l'assemblage des différents documents. Ça fait partie du contrat qu'on a avec ces gens-là.

M. Garon: Parce que je sais que l'Université Laval est spécialisée dans le Nord, avec M. Hamelin. Ils n'ont pas pu présenter leur projet de recherche pour le Nord, parce que le grand spécialiste du Nord s'appelle M. Hamelin, qui est à l'Université Laval, qui a formé le centre...

M. Elkas: Dans le pergélisol, mais pas dans l'archéologie. Votre expert est un expert dans le pergélisol, ce n'est pas un archéologue.

M. Garon: C'est un spécialiste du Nord, pas rien que du pergélisol. C'est un grand spécialiste des questions nordiques, même des peuplements.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 4?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a les engagements encore en avril de la Commission des transports. Engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

2. **M. Garon:** Vérifié.
3. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
3. **M. Garon:** Vérifié.
4. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
4. **M. Garon:** Vérifié.
5. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
5. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les engagements dans le cahier mai, les engagements d'avril 1992 sont vérifiés.
- M. Garon:** On tombe à juin.
- Juin**
- La Présidente (Mme Bélanger):** Cahier juin, engagements d'avril.
- M. Garon:** Dans la liste de juin?
- La Présidente (Mme Bélanger):** Dans la liste de juin, Commission des transports.
- M. Garon:** Il y en a deux.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Deux.
- M. Garon:** Engagement 1, oui.
1. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
1. **M. Garon:** Vérifié.
2. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
2. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Cahier de juin, vérifié.
- Juillet**
- M. Garon:** Bon: Vous avez un autre contrat de plus à Avataq. Il y avait un contrat de 68 000 \$ tantôt. Là c'est «pour la reconstruction de l'aéroport de la communauté inuit d'Inukjuak au Nouveau-Québec». Mais si on l'a déjà construit, l'aéroport, alors pourquoi on fait d'autres fouilles archéologiques? Est-ce qu'on le construit à la même place ou quoi?
- M. Elkas:** Les fouilles sont finies. Il reste à aller compiler toutes les informations qui ont été recueillies.
- M. Garon:** Je comprends ça. là.
- M. Elkas:** Il s'agit d'analyser les données recueillies par la fouille de 11 structures d'habitation, de 7100 vestiges lithiques et de 731 organiques, et des vestiges d'autres excavations pour les mêmes sites à Inukjuak pour un total de 13 525 objets à être analysés et interprétés, les résultats devant mener à la production de rapports de recherche.
- M. Garon:** Tantôt, quand on parlait de la reconstruction des aéroports de 12 communautés inuit au Nouveau-Québec, il y en a 12 au total, des communautés inuit, Inukjuak était déjà là-dedans.
- M. Elkas:** Oui, mais là ils ont trouvé un site majeur dans Inukjuak; majeur.
- M. Garon:** Qu'est-ce qu'ils ont trouvé?
- M. Elkas:** Je viens de le dire...
- M. Garon:** 138 objets.
- M. Elkas:** ...le nombre d'objets qui ont été trouvés, là...
- M. Garon:** 138.
- M. Elkas:** ...13 525.
- M. Garon:** Pardon?
- M. Elkas:** 13 525 objets qui devraient être analysés et interprétés.
- M. Garon:** Quelle sorte d'objets?
- M. Elkas:** Des objets: des pierres, des...
- M. Garon:** Des dents de requin. Est-ce qu'ils en ont trouvé dans chacune des douze communautés?
- M. Elkas:** Pas autant que celle-ci.
- M. Garon:** Hein?
- M. Elkas:** Pas autant que celle-ci, non.
- M. Garon:** Parce que, là, c'est... Est-ce que c'est le mouvement perpétuel ou bien c'est quoi. là? Parce que je fouille, donc je trouve; je trouve, donc je cherche. Mais là...

M. Elkas: C'est fini, là. On est rendu à l'analyse de ce qu'on a trouvé.

M. Garon: Oui, mais vous n'avez pas l'air à savoir trop, trop ce qu'ils ont trouvé, vous dites «des cailloux».

M. Elkas: On va lire le rapport et on va vous donner l'information.

M. Garon: Il y en a beaucoup de gravelle dans ces aéroports-là; ils sont en gravelle, d'ailleurs. Ils ont trouvé quoi? Parce que c'est la «reconstruction». Ce n'est pas la «construction» de l'aéroport, c'est la «reconstruction». Ils ont dû bâtir les pistes au même endroit où étaient déjà les autres pistes qui étaient faites en gravelle.

M. Elkas: Êtes-vous sur le même que moi, là? Je m'excuse.

M. Garon: Oui, 179608, Institut culturel Avataq Inc..

M. Elkas: C'est marqué: «Réaliser l'analyse et l'interprétation des données recueillies».

M. Garon: C'est ça.

M. Elkas: On n'a rien à rebâtir. On ne parle pas...

M. Garon: Non? «Dans le cadre des études d'impact sur l'environnement pour la reconstruction de l'aéroport de la communauté inuit d'Inukjuak». Alors, Inukjuak, j'y suis déjà allé, mais l'aéroport, on le reconstruit où il était déjà.

M. Elkas: Il y avait déjà un aéroport, vous vous souvenez?

M. Garon: Oui. C'est ça que je dis.

M. Elkas: Quand ils l'ont refait, c'est là qu'ils ont tombé sur des sites archéologiques.

M. Garon: Ils l'ont refait à la même place où il était.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ils l'ont refait au même endroit où il était déjà.

M. Elkas: C'est en travaillant le terrain qu'on a découvert les fouilles. Alors, c'est dans la reconstruction qu'ils ont découvert cette fouille importante.

M. Garon: Vous avez découvert des fouilles

en creusant le terrain?

M. Elkas: En déplaçant le site, oui, en faisant la construction.

M. Garon: Mais avez-vous une idée de ce qu'ils ont trouvé un peu? Vous dites: Ils ont trouvé des cailloux.

M. Elkas: Bon, là, la liste de tout ça...

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

M. Elkas: La liste des choses qu'ils ont trouvées?

M. Garon: Non, non. Pour justifier les 60 632,95 \$. Vous avez fait une demande au Conseil du trésor pour les demander, les 60 000 \$. Est-ce qu'on peut voir votre demande au Conseil du trésor?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Non, pas la demande au Conseil du trésor.
(15 h 10)

M. Garon: Eh bien, ce n'est quand même pas un secret, là. Là, on n'est pas dans le secret, c'est des fouilles archéologiques. Ce n'est pas le tombeau de Champlain! On est dans les fouilles archéologiques. Je me demande ce qu'il y a de secret. Je demande ce que vous avez demandé au juste. Vous êtes allé voir le Conseil du trésor pour demander 60 632 \$; il n'y a rien de confidentiel là-dedans, c'est l'argent des contribuables pour analyser et interpréter les données recueillies lors des fouilles archéologiques.

M. Elkas: Mme la Présidente, il me semble que j'ai répondu au...

M. Garon: Bien non, vous ne répondez pas.

M. Elkas: ...député de Lévis, la raison pour laquelle ça été fait. Je n'ai pas d'autre chose à lui dire sauf que, une fois que le rapport va être déposé, ça va me faire plaisir de lui envoyer les résultats de ce rapport qui va identifier toutes les choses qui ont été trouvées, si ça l'intéresse.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait une demande au Trésor pour ça, pour être autorisé? Est-ce parce qu'il n'y en a pas?

M. Elkas: Le contrat est disponible, Mme la Présidente, mais le C.T. ne l'est pas. Puis, M. le député de Lévis sait fort bien que le C.T. n'est

pas disponible, c'est une chose qui n'est pas publique. Mais le contrat, ça va me faire un grand, grand plaisir de vous le transmettre.

M. Garon: Les C. T. ? Souvent les C. T. sont déposés, arrêtez-moi ça!

M. Elkas: Ceux qui sont coulés, oui.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Oui, oui, oui.

M. Garon: C'est la première fois que j'entends ce que vous dites là, la réponse. Je comprends que quand il y a quelque chose de controversé... Là, c'est une fouille archéologique, il n'y a pas de controverse là-dessus.

M. Elkas: On a le contrat, si ça vous intéresse.

M. Garon: Oui, ça m'intéresse.

M. Elkas: O. K. Good.

M. Garon: Je n'en reviens pas, le ministre ne veut pas nous donner le contrat, le C. T. !

M. Elkas: Oui, oui, j'ai dit que je le donnerais le contrat.

M. Garon: La demande au Conseil du trésor, il n'y a rien là! Vous demanderez au ministre du Développement régional, votre collègue de Maskinongé, vous allez voir qu'il ne nous refuse jamais un mémoire au Conseil du trésor. Puis il a de l'expérience, lui, il est là depuis 1973. C'est rien que ceux qui ont peur de leur ombrage qui ne veulent pas; ceux qui connaissent ça, ils n'ont pas peur. C'est un document public.

M. Elkas: Non, écoutez, moi, je n'ai pas peur de mon ombrage, je suis les règles pures et simples.

M. Garon: Mais les règles, c'est l'argent du public.

M. Elkas: Vous me dites toujours: Suivez les règles. On suit les règles.

M. Garon: C'est l'argent du public.

M. Elkas: On suit les règles.

M. Garon: C'est un mémoire au Conseil du trésor pour avoir de l'argent pour des fouilles, pour analyser des fouilles archéologiques, il n'y a rien de confidentiel là-dedans. Il va falloir faire une fouille archéologique pour trouver votre mémoire, comme c'est là. Il n'y a rien de confidentiel là-dedans.

M. Elkas: Peut-être pas, mais les règles sont des règles pour être suivies.

M. Garon: Alors, les règles, c'est ce que vous vous voulez faire. Maintenant, si vous acceptez ou non de...

M. Elkas: Je comprends que dans votre cas vous ne suivez pas toujours les règles.

M. Garon: Au contraire...

M. Elkas: Vous trouvez des moyens de contourner...

M. Garon:... je suis un de ceux qui les suis.

M. Elkas:... des subventions qui allaient dans le bas... À quel endroit ça encore?

M. Garon: Où?

M. Elkas: Dans la pêche là?

M. Garon: Comme quoi?

M. Elkas: Je pense qu'il y a des subventions qui peuvent se donner à certains endroits ou...

M. Garon: Où?

M. Elkas: Puis on en donne souvent, au lieu de respecter les règles du jeu. Quand c'est un montant global, on ne peut pas tant et aussi longtemps qu'on n'a pas l'approbation du Trésor. Alors, pour éviter qu'on aille devant le Trésor, on va se trouver des moyens...

M. Garon: Oui, là, vous expliquez ce que...

M. Elkas: Ça, c'avait été identifié par le Vérificateur général du temps.

M. Garon: Comme quoi?

M. Elkas: Quand vous étiez ministre..

M. Garon: Jamais!

M. Elkas: On va vous sortir l'information; on va vous sortir l'information.

M. Garon: Vous avez essayé de fouiller. Des ministres ont essayé de fouiller mon bilan...

M. Elkas: On va vous sortir l'information

M. Garon:... je n'ai aucune peur de ça..

M. Elkas: On va vous sortir l'information, M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous allez voir à part ça...

M. Elkas: Mais on est ici pour faire...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On est ici pour passer les engagements.

M. Garon: Aux prochaines élections, le député de Lévis, vous allez le sentir dans la campagne électorale comme le glaive du Seigneur.

M. Elkas: Oui, je crois que le député...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous allez voir à quel point les gens qui dépendaient de moi vont regretter le temps où ils étaient...

M. Elkas: Je ne suis pas sûr... Je ne suis pas sûr qu'après vos déclarations votre chef va vous laisser aller partout là! Il va peut-être...

M. Garon: Mon chef... Mes déclarations sont très bonnes.

M. Elkas: Il va peut-être vous restreindre à votre résidence.

M. Garon: Mais les titres des journaux, ce n'est pas moi qui les fais.

M. Elkas: Le député de Lévis va être isolé dans sa résidence.

M. Garon: Hein? J'ai toujours fait ça. Il y a des gens qui sont capables de faire campagne par eux-mêmes. Il y en a qui ne sont pas capables, mais il y en a qui sont capables.

Une voix: Ils sont rares.

Une voix: C'est ce qu'on appelle l'unité du parti?

M. Garon: Non, au contraire. Regardez la campagne de 1981. Moi, j'ai fait 35 comtés, sans compter Québec et Montréal et puis mon comté. Qu'est-ce que vous voulez?

M. Elkas: Vous n'êtes pas allé à Montréal?

La Présidente (Mme Bélanger): On n'est pas rendu encore en campagne électorale.

M. Garon: Sans compter Montréal. Je suis allé à Montréal, je suis allé à Québec, je suis allé dans mon comté, mais dans 35 comtés en plus.

M. Elkas: On ne l'a pas senti à Montréal.

M. Garon: On a balayé la province en 1981.

Vous allez voir quand vous allez nous sentir, là, à la prochaine élection.

M. Elkas: Come my friend! Viens, je t'attends.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je t'attends. Viens! Viens dans le West Island, on va avoir du fun!

M. Garon: Ce n'est pas là.

M. Elkas: Moi, ça va me faire plaisir de visiter Lévis; ce sont des gens très, très gentils.

M. Garon: Moi, je vais vous dire, j'applique la parole de l'Évangile, je vais dans la place où le monde a besoin.

M. Elkas: On n'a pas besoin de vous, hein! On crée encore deux classes.

M. Garon: Moins! Non, non, c'est parce qu'il y a des gens qui sont plus pauvres...

M. Elkas: Oui, oui, oui, vous l'avez dit, ça vient confirmer la position du parti...

M. Garon: ...qui ont été laissés pour compte.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut revenir aux engagements financiers, s'il vous plaît!

M. Elkas: Mme la Présidente, il vient de...

M. Garon: On va aller dans toutes les régions qui ont été laissées pour compte par le gouvernement.

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

M. Elkas: ...confirmer la position du parti: On crée deux classes.

M. Garon: Non, mais...

M. Elkas: Ah! vous l'avez dit: On va seulement où on a deux classes électorales. On va parler au peu de péquistes qu'on a dans notre comté, on va leur passer ce message-là.

M. Dufour: Le pouvoir corrompt.

M. Garon: On va leur dire: À ville Mont-Royal...

M. Elkas: C'est pas mal moins pire que deux classes.

M. Garon: ...1 200 000 \$ pour un mur

antichats...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Deux classes électorales.

M. Garon: ...alors qu'eux autres ont de la misère à gagner leur vie.

M. Elkas: Deux classes électorales.

M. Garon: À Chibougamau, ils sont obligés de fermer la ville pour gagner leur vie; à Amos, on est obligé de fermer la ville; à Trois-Pistoles, de barrer les routes, à Rivière-du-Loup, de barrer les routes. Ils veulent barrer le pont de l'île à cause de vos 30 \$ alors qu'ils n'ont même pas de transport en commun. Le monde veut fermer le Québec sous votre gouvernement! Saint-Clément...

M. Elkas: Continuez, continuez à monter le monde pour voir si vous avez des réponses.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on pourrait revenir aux engagements financiers, s'il vous plaît?

M. Elkas: Franchement, je ne suis pas trop inspiré de la façon dont vous montez les gens.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: Sais-tu, ce n'est pas nécessairement rassurant quand vous dites toujours: On est ici pour critiquer.

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

M. Elkas: Mais amenez-nous des réponses de temps en temps aussi, si vous pensez que vous avez réponse à tout.

M. Garon: Non, je ne pense pas qu'on ait réponse à tout.

M. Elkas: Unfortunately it is not the case.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'engagement 1 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Garon: Une autre étude. Fournir des services consultatifs en génie ferroviaire et en génie civil pour la négociation des contrats pour le maintien du service et la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Qu'est-ce que c'est que ça?

C'est quoi, l'affaire, là? Soumission pour fournir des services consultatifs en génie ferroviaire et en génie civil pour la négociation des contrats pour le maintien du service et la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Vous négociez les contrats pour le maintien du service et la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes: vous engagez des gens pour fournir des services consultatifs en génie ferroviaire et en génie civil. J'ai de la misère à comprendre. Ça, évidemment, c'est à part des plans et devis et de la surveillance.

M. Elkas: Ce contrat-ci est pour la continuation du contrat qu'on a avec le CN. Vous savez peut-être que ce contrat prend fin à la fin de septembre 1993. Il faut renégocier les redvances de ce contrat et s'assurer que... On a pour 17 000 000 \$ de déficit résiduel, alors on essaie avec une expertise de négocier un contrat à la baisse avec la compagnie de chemin de fer CN.

M. Garon: Mais êtes-vous assuré que Soprin n'a pas de contrat du CN?

M. Elkas: Si quoi?

M. Garon: Êtes-vous assuré que Soprin n'a pas de contrat du CN?

M. Elkas: C'est une firme d'ingénierie-conseil.

M. Garon: Non, je comprends. Si, à un moment donné, je vous conseille, vous, pour les contrats avec l'autre et qu'à un moment donné je conseille l'autre...

M. Elkas: Je n'ai pas l'impression, non.

M. Garon: Non, mais j'aimerais savoir si vous l'avez vérifié. Je ne veux pas avoir une impression, je veux savoir si vous l'avez vérifié, parce qu'on est trop habitué dans ce domaine-là à «gratte-moi le dos, je vais te gratter le dos».

M. Elkas: Mon avocat sous-ministre va répondre à cette question-là.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Parce que ces firmes faisaient affaire, évidemment, avec CONRAIL, CPCS, qui sont des filiales des deux compagnies de chemins de fer. On va chercher une firme qui est complètement à part pour s'assurer qu'on ait l'heure juste. Georges. M. Georges Lalande, sous-ministre.

(15 h 20)

M. Lalande (Georges): M. le député, simplement ajouter ce que, je pense, vous connaissez

bien, c'est les règles d'éthique, c'est les règles de fonctionnement des firmes-conseils. Une firme-conseil ne peut pas en conseiller deux en même temps parce que le résultat de ses recommandations appartient à celui qui a passé la commande. Si tel était le cas, c'est une cause de résiliation, c'est une cause d'annulation et de pénalité, qu'il y a l'intérieur de ça, qui devrait se faire. Dans le moment, il n'a aucunement été porté à notre connaissance qu'il pouvait y avoir un conflit d'intérêts dans le cas de Soprin.

M. Garon: Leur avez-vous demandé?

M. Lalande: Non, pas spécifiquement, ce qui a été demandé, mais, encore une fois, c'est des règles générales qui existent dans...

M. Garon: Ah oui! Mais vous savez, quand on vu l'affaire de Madelipêche, quand on voit l'affaire des Coopérants... Moi, je comprends que la main droite ignore ce que fait la main gauche, mais est-ce que vous vous êtes assuré, pour une bonne gestion d'un ministère, que la firme que vous engagiez n'est pas déjà liée d'une façon ou de l'autre par des contrats avec celui sur lequel elle vous conseille concernant ces questions-là, pour le maintien des services et la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes?

M. Lalande: M. le député, c'est les règles générales d'attribution des contrats, il n'y a pas de «waiver», si vous voulez, ou de stipulation précise qui disent que vous ne pouvez pas vous engager. Encore une fois, ce sont les règles générales dans lesquelles on est qui existent pour tous les contrats et, de façon spécifique, on n'a pas demandé à cette firme-là de faire une déclaration à l'effet qu'elle n'était pas à l'intérieur d'une autre firme, mais c'est des règles de base, encore une fois, qui ont été clairement identifiées par les tribunaux à plusieurs reprises. En plus de ça, dans ce milieu-là qui est assez restreint, s'il y avait des fuites de part et d'autre, on en serait vite informés à l'intérieur de ça et on interviendrait dans les meilleurs délais.

M. Garon: Dans l'affaire de Madelipêche, il y a une commission d'enquête qui a recommandé de faire des poursuites parce que la même firme avait plusieurs chapeaux. Des poursuites ont été prises à la recommandation de la commission d'enquête et, depuis 1986, les procédures n'ont pas fait un pouce, alors que c'était une recommandation de la commission d'enquête de prendre des poursuites pour réclamer l'argent.

Vous regardez l'affaire des Coopérants, le même genre d'affaire qui s'est passée dans Madelipêche. Là, on me dit que le ministère n'a rien appris encore, alors que les recommandations de la commission d'enquête sur Madelipêche,

c'était justement de surveiller ces affaires-là. Le ministère vit dans le Moyen Âge sur le plan de ces questions-là. Ce n'est pas un signe de compétence administrative, je le dis, Mme la Présidente. La compétence administrative, ce n'est pas de prendre pour acquis, c'est de vérifier l'administration. Quand on ne vérifie jamais rien, après ça, il arrive des affaires. Qu'est-ce que vous voulez? On prend pour acquis.

Un pauvre diable, on le "check", et les professionnels, on ne les "check" pas! Sauf que le gars qui paie, au bout de la course, c'est le citoyen. Je trouve ça complètement anormal qu'on ne s'assure pas de ces questions-là quand on voit surtout des gens qui quittent le gouvernement et, après ça, ils sont nommés par les firmes justement pour lesquelles ils ont passé des lois quand ils étaient au gouvernement. Le monde est en droit de se poser des questions concernant ces liens incestueux.

Alors, je prends note que le ministère n'a pas vérifié. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du contrat, du devis?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Copie du devis pour la fourniture des services consultatifs. Est-ce que l'étude est finie?

M. Elkas: Non, elle n'est pas finie.

M. Garon: Elle va être finie quand?

M. Elkas: Il y a 30 % du contrat qui est complété et puis le tout va être fini avant la signature du contrat qui est due au mois de septembre 1993.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude lorsqu'elle sera terminée?

M. Elkas: Oui. Bien oui.

M. Garon: O.K. Vérifié.

M. Elkas: L'état de négociation, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

3.

M. Garon: Quelle est l'idée de cette étude-là, «réaliser une étude sur les coûts et les revenus attribuables aux services aériens subventionnés de la Moyenne et Basse-Côte-Nord»? Quel est le but recherché?

(Consultation)

M. Elkas: Mme la Présidente, ce contrat a été donné à cette firme pour nous aider à conclure une direction qu'on doit prendre pour la négociation d'un contrat qui se terminera en 1995. Il est évident qu'il va y avoir de nouvelles données qui vont être reçues. Le caractère de l'endroit et la façon dont on va desservir l'endroit vont changer. On est à l'étude pour s'assurer que les gens de la Basse-Côte-Nord sont bien servis.

M. Garon: Ça marche. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 5.

M. Garon: Attendez un peu. Quel est l'objectif de 4, «un plan d'aménagement pour l'aéroport de la municipalité de Saint-Honoré»?

M. Elkas: À 4?

M. Garon: Oui, un plan d'aménagement pour l'aéroport de la municipalité de Saint-Honoré, comté de Dubuc: 35 000 \$. Quel était l'objectif de réaliser le plan d'aménagement de l'aéroport?

M. Elkas: Mme la Présidente, le but du plan d'aménagement est de fournir au ministère une description d'une évaluation quantitative et qualitative des diverses composantes physiques de l'aéroport en mettant l'accent sur l'utilisation du sol, sur les systèmes des aires de manoeuvre, de navigation aérienne, des installations aéroportuaires, des opérations auxiliaires et de soutien; deuxièmement, un bilan de la problématique qui met l'accent sur les divers systèmes aéroportuaires et qui contient des orientations et des recommandations et, troisièmement, un plan d'aménagement devant répondre aux besoins pour les 15 prochaines années et pouvant comporter plusieurs phases de réalisation. Le plan d'aménagement devrait comprendre une évaluation des coûts et un échéancier.

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

M. Elkas: Elle est réalisée à 65 %.

M. Garon: L'étude? L'étude n'est pas finie.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Alors, pourquoi on a pris la décision de déménager les CL-215 de Saint-Honoré vers Roberval si l'étude n'est pas finie? Pourquoi on paie pour une étude alors qu'on fait

le déplacement avant que l'étude soit complétée?

M. Elkas: Les gens du service aérien. Ça, c'est l'aménagement, ce n'est pas où on déplace les aéroports. C'est l'aménagement de l'aéroport comme tel, mais on va vous donner un complément de réponse.

M. Côté (Denis-E.): Au cours des dernières années, disons, les CL-215 ont opéré de la base de Saint-Honoré; c'est accidentel ou c'est très exceptionnel ceux qui ont opéré de Roberval. Au cours des quatre ou cinq dernières années, ça a été à Saint-Honoré.

M. Dufour: C'est plus que ça.

M. Côté (Denis-E.): Pardon?

M. Dufour: C'est plus que de 4 à 5 ans, ça fait 8 à 10 ans.

M. Côté (Denis-E.): En tout cas, c'est de mémoire. Avant ça, c'était à Roberval, et là c'est rendu à Saint-Honoré.

M. Dufour: Il paraît que la décision a été prise en 1984 ou en 1985. Il faut qu'elle soit au moins de 8 à 10 ans, la...

M. Côté (Denis-E.): Disons que, pour les bases d'opération, c'est fait en coopération avec le ministère des Forêts. C'est eux qui décident où seront les bases d'exploitation pour les avions-citernes.

M. Dufour: Mais pourquoi leur faire...

M. Garon: Moi, ce que je ne comprends pas, on fait une étude pour le plan d'aménagement de l'aéroport de la municipalité de Saint-Honoré et avant que l'étude soit terminée, on décide, avant les fêtes, de déplacer les CL-215 vers Roberval, alors que l'étude qu'on a fait faire n'est même pas terminée.

M. Elkas: Ça n'a aucun lien avec ce qu'on fait ici.

M. Garon: C'est un plan d'aménagement pourquoi?

M. Elkas: C'est l'aménagement du sol.

M. Garon: Oui, je comprends.

M. Elkas: Ce n'est pas une question de déplacer...

M. Garon: Le sol, c'est pour les avions qui atterrissent et qui repartent.

M. Elkas: ...les CL-215 ou pas, on parle de

réaménagement du sol.
(15 h 30)

M. Garon: Mais les avions, ce n'est pas le plan d'aménagement quand ils volent en l'air, c'est pour l'aéroport des municipalités. C'est quand ils atterrissent, puis quand ils repartent. Pouvez-vous relire le mandat que vous avez lu tantôt, tranquillement?

M. Elkas: CL-215, le déplacement, c'est en fonction des besoins là. On ne peut pas...

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du mandat que vous avez?

M. Elkas: Bien oui.

M. Garon: Vous venez de le lire le mandat, là, le mandat de l'étude.

M. Elkas: Oui. oui.

M. Garon: Le plan d'aménagement.

M. Elkas: Ah oui.

M. Garon: C'est vous-même qui avez dit ça. Regardez ce que vous avez lu. Vous venez vous-même de lire ça.

M. Elkas: Oui. Le déplacement... C'est pour vous aider à mettre en place les installations des systèmes sur les lieux.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: On ne questionne pas le déplacement d'un CL-215, là. Ça, c'est leur affaire. Nous, on vient réaménager...

M. Garon: Quand vous avez commandé l'étude pour Saint-Honoré, les CL-215 étaient là, il n'était pas question de les déplacer. Ils opéraient à partir de Saint-Honoré. À un moment donné, vous faites faire une étude de l'aménagement de l'aéroport, puis là, il y a quelques semaines, vous annoncez qu'on va placer ça à Roberval, alors que votre étude incluait tout ce qui se faisait à Saint-Honoré. Avant que l'étude soit terminée, vous avez décidé de déplacer les appareils vers Roberval.

M. Elkas: On vient de vous faire la lecture qu'on est à la recherche d'un plan d'aménagement, à savoir où on va placer les aires de taxis, où on va placer une tour; tout ça pour avoir une bonne gestion du milieu pour permettre à des avions ou à des avions d'atterrir, c'est tout. Au niveau de la gestion, à savoir qui va atterrir, qui va aller ailleurs, je vais laisser le soin au service aérien de la faire.

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

copie du mandat que vous avez donné à la firme?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: L'avez-vous devant vous?

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

M. Garon: Est-ce que vos fonctionnaires l'ont? Vous ne l'avez pas, vous n'avez pas beaucoup de papiers devant vous, mais toute l'équipe, la nombreuse équipe d'hommes qui vous accompagne, est-ce qu'il y a un homme qui l'a?

M. Elkas: Non, il n'y en a pas.

M. Garon: Il va falloir que vous mettiez...

M. Elkas: Ils vous entendent, quand vous questionnez.

M. Garon: Vous devriez mettre un homme là-dessus.

M. Elkas: On va s'organiser pour l'avoir, il n'y a pas de problème, comme d'autres dossiers que vous avez demandés qui ne sont pas nécessairement disponibles aujourd'hui.

M. Garon: Mais quand vous avez lu tantôt... Vous avez lu le mandat tantôt.

M. Elkas: C'est un résumé...

M. Garon: Bien oui, mais est-ce que c'était l'étude de l'aménagement sans les CL-215 ou incluant les CL-215? Ce n'est pas la même affaire.

M. Elkas: Ça n'inclut pas les CL-215.

M. Garon: Est-ce que ça excluait?

M. Elkas: Ça n'a pas rapport avec l'autre.

M. Garon: Mais quand vous faites une étude d'un aéroport, si vous avez les services d'un aéroport comme piste pour les CL-215 dans cette région, comme c'était le cas depuis plusieurs années, la firme en tient compte dans l'étude d'aménagement de l'aéroport. Voyons donc! c'est évident.

M. Elkas: La firme tient compte qu'il peut y avoir un CL-215 qui va atterrir, oui.

M. Garon: Il y en avait plus d'un qui opéraient à partir de là.

M. Elkas: Mais ça n'a pas rapport un avec l'autre. J'ai de la misère à vous suivre.

M. Garon: Il y en a combien qui opéraient à

partir de là?

M. Côté (Denis-E.): Ça dépend des conditions des feux. Il peut y en avoir eu jusqu'à cinq, six, puis des fois trois, quatre. Ça dépend des codes qui sont déterminés par le ministère des Forêts. C'est eux qui déplacent les avions d'une base à l'autre, selon la nécessité, pour couvrir une région en long. Tout est fonction des conditions des feux. C'est sûr qu'à l'été 1991 il y en a eu beaucoup.

M. Garon: Mais leur base d'opération, c'était Saint-Honoré.

M. Côté (Denis-E.): Oui.

M. Garon: Bon! Alors, est-ce que ça a un effet sur un aéroport, le fait que des CL-215 opèrent de là ou n'opèrent pas de là, ou si ça n'a aucune importance?

M. Elkas: Vous savez, c'est une activité, parce qu'il y a des services qui sont rendus au service aérien.

M. Dufour: Ça, c'est la grappe industrielle.

M. Garon: Là, vous avez décidé, à partir de la grappe qu'il y avait à Saint-Honoré, de faire une grappe à Roberval.

M. Dufour: Voilà! C'est ça.

M. Garon: Les grappes, ça marche de temps en temps pour les discours. Quel est l'échéancier pour le dépôt de l'étude?

M. Elkas: Ça va être déposé incessamment.

M. Garon: Qui a commandé l'étude?

M. Elkas: Le ministère.

M. Garon: Qui avait besoin de l'étude? Est-ce qu'il y en a d'autres que le ministère qui paient?

M. Elkas: Moi, je ne suis pas... Ce n'est pas des choses... Quand on construit, on reconstruit un aéroport, il me semble que c'est normal qu'on fasse un schéma d'aménagement. Vous seriez les premiers à nous critiquer si on donnait à contrat la construction d'un aéroport sans avoir de plan d'aménagement. Ça prend une expertise pour le faire.

M. Garon: Est-ce que vous voulez reconstruire l'aéroport?

M. Elkas: Non, non, ce n'est pas ça que je vous dis.

M. Garon: C'est ça que vous avez dit, là.

M. Elkas: C'est comme dans tout autre... Ça prend un plan d'aménagement d'un aéroport.

M. Garon: C'est ça que vous avez dit pour reconstruire un aéroport.

M. Elkas: Non, je vous dis, je vous donne des exemples. Ça prend...

M. Garon: Mais dans le cas, ici, vous voulez quoi?

M. Elkas: On voulait savoir tout simplement, on l'a dit, que tout ce qui est physique est bien situé à l'intérieur de l'aéroport. Il me semble que c'est normal.

M. Dufour: Ça veut dire un autre déménagement à Roberval.

M. Garon: On ne comprend pas le but de l'étude, nous autres. Plus on vous écoute parler, moins on comprend le but de l'étude.

M. Dufour: Ça existe depuis la guerre, ce maudit aéroport là.

M. Garon: On me dit que l'aéroport existe depuis la guerre 1939-1945. C'est le temps d'étudier son aménagement!

M. Elkas: Basé sur de nouveaux besoins, du nouveau potentiel...

M. Dufour: Bon, c'est ça.

M. Elkas: ...de nouvelles normes.

M. Garon: Mais c'est quoi, les nouveaux besoins? Une fois que les CL-215 vont être partis, mais ce n'est pas dans le mandat, si on veut avoir un aéroport... Pourquoi?

(Consultation)

M. Garon: Parce que nous, ce qu'on nous dit, les informations que j'ai, c'est que l'aéroport de la municipalité de Saint-Honoré, ça a été fait dans le temps de la guerre, c'est solide, c'est fait à toute épreuve: c'est un aéroport qui est capable d'en prendre. Là, vous faites une étude de 35 000 \$ pour aménager l'aéroport de la municipalité de Saint-Honoré. On ne sait pas trop pourquoi vous faites l'étude et, après ça, on décide d'enlever les CL-215, alors qu'ils opéraient à partir de là depuis des années; on décide de développer l'aéroport de Roberval pour les faire opérer à partir de là. Alors qu'on est dans les restrictions budgétaires, que le ministre des Finances s'époumone à dire qu'on est casse comme des clous, là, on joue à la chaise musicale

avec des CL-215 dans les aéroports. On fait des plans et on ne sait pas pourquoi.

M. Elkas: Je pense, M. le député de Lévis, que vous comprenez bien que ce n'est pas le ministère des Transports qui détermine quand les CL-215 devraient être positionnés ou localisés à Saint-Honoré.

M. Garon: C'est quoi?

M. Elkas: Le ministère des Forêts, comme on vient de le mentionner. C'est eux qui le décident, dépendant des conditions. Alors, oui, c'est sûr que la firme qui fait l'étude, pour nous, le schéma d'aménagement va prendre en considération que, oui, il y aura peut-être des CL-215 qui vont être localisés là, pour une période de temps, comme toute autre forme d'avion qui doit atterrir là, mais il est important, de temps en temps, qu'on regarde l'ensemble de l'aéroport pour savoir si, oui, on rencontre les normes fédérales, les normes internationales, si vous voulez, pour nous assurer que l'aéroport est bien aménagé. Si vous dites, comme on le mentionne, que ça fait des années que c'est là et qu'on n'a rien touché dans le temps...

M. Garon: D'où venait le besoin de déplacer les CL-215 de Saint-Honoré vers Roberval?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: D'où venait le besoin?

M. Elkas: Ne me demandez pas la question, demandez-la au ministre des Forêts.

M. Garon: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 4?

M. Garon: Comme ça, vous allez nous envoyer les devis de l'étude?

M. Dufour: Est-ce que le ministre nous dit qu'en faisant ce plan d'aménagement ça veut dire que, pour tous les aéroports au Québec, il faudra, d'une façon systématique, préparer des plans d'aménagement, ou si c'est juste ponctuel? C'est quoi, le désir et le besoin d'en faire, au moment où on se parle? Vous dites: C'est correct, il faudrait bien en faire un de temps en temps. Est-ce que c'est systématique, ce que vous nous annoncez ou bien si c'est selon l'humeur du moment? Parce que, moi, je le connais, l'aéroport de Saint-Honoré. Je ne sais pas quelle sorte d'aménagement vous voulez faire. Vous voulez faire pousser des arbres? C'est dans le sable. Ça ne fait pas de gros arbres, ça; ça fait des chicots.

(15 h 40)

M. Elkas: Nous avons l'intention, dans tous les aéroports qui nous appartient, de faire des études d'aménagement pour s'assurer que tous nos aéroports rencontrent les normes. Ça va être fait sur une période de temps.

M. Dufour: Est-ce que c'est écrit ça ou bien si c'est juste une vue de l'esprit, ce que vous nous dites, là?

M. Elkas: Dépendant des disponibilités des budgets, on essaie d'en faire un ou deux par année pour tous les compléter.

M. Dufour: Mais est-ce que ça existe comme directive, ça, au ministère ou bien si c'est...

M. Elkas: Il me semble qu'on veut s'assurer qu'on se protège comme tel. Vous savez, c'est bien beau... Je ne sais pas, vous n'êtes pas un expert dans le milieu, ni moi, mais les gens nous avisent que, oui, il est important, de temps en temps, de faire un inventaire de ce qu'on a et de s'assurer que, oui, on rencontre les normes. Admettons qu'il arriverait un accident et puis qu'on n'aurait pas fait de geste pour au moins répondre à des normes qui avaient été établies. Si on ne respectait pas ces normes, qui serait à blâmer? Vous seriez les premiers à nous poser la question.

M. Garon: C'est vrai.

M. Dufour: On serait les premiers. Mais seulement, moi...

M. Elkas: Mais on veut l'éviter. C'est encore de la prévention.

M. Dufour: Mais, à ce moment-là, ça veut dire que, quelle que soit la position que vous preniez dans n'importe quel domaine, vous allez me répondre: Bien, on a l'intention de le faire. On pense qu'on devrait le faire. À ce moment-là, on ne pourrait jamais avoir de vraies réponses. Ça veut dire que le ministre qui est en face de nous va nous répondre n'importe quoi. Il va dire: Bien, aujourd'hui, on a décidé que c'était ça et, après-demain... Au point de vue administratif, je ne suis pas un connaisseur au point de vue de l'aviation là, mais je peux dire qu'au point de vue de l'administration j'en ai vu quelques-uns, des systèmes. Quand on dit: On fait des études systématiques... Si on a quatre ponts dans une municipalité et qu'on dit: On en étudie un par année, on le marque à quelque part et qu'on en fait un par année... Quand quelqu'un nous demande: Bien oui, c'était au tour de celui-là, puis, l'année prochaine, ça va être l'autre. Là, vous nous dites: C'est normal qu'on le fasse. Vous allez me répondre sur n'importe quoi que je vais vous demander et je n'aurai jamais raison. Est-ce qu'il y a une politique écrite, quelque

part dans le ministère, qui dit que, dans les aéroports ils doivent avoir des plans d'aménagement et que ces plans-là doivent être révisés? Il y en a des politiques écrites quelque part. Je n'ai jamais été ministre, mais il me semble que ça doit exister quelque part.

M. Elkas: Ce n'est pas des politiques écrites, mais le gros bon sens dicte, de temps en temps, que les ministères doivent s'assurer qu'ils sont conformes aux normes. Alors, c'est l'exercice qu'on fait. Dans l'aviation, il y en a, des normes. Il faudrait s'en assurer là, et ce n'est pas une question de garrocher de l'argent par la fenêtre, on en a fait un ou deux par année pour s'assurer qu'il y a respect des normes et c'est le même député de Lévis qui va nous critiquer dans ce milieu quand il nous blâme - ce n'est pas nécessairement la vérité - de ne pas établir des normes au niveau du transport scolaire ou d'autres choses. Alors, vous savez, s'il y avait, en effet, un accident parce que le ministère avait négligé de respecter des normes d'aviation, bien là, on serait les premiers à nous critiquer.

M. Garon: Je vous blâme surtout pour faire des études pour rien...

M. Elkas: Bon, tout est fait pour rien.

M. Garon: ...qui ne sont pas nécessaires. On voit que les contrats ont doublé, le nombre de contrats par année aux firmes professionnelles.

M. Elkas: Tant et aussi longtemps qu'il n'y aurait pas un accident là, on va faire des études pour rien.

M. Garon: Même le Vérificateur, je vous le disais, dans le rapport pour l'année finissant le 31 mars 1987...

M. Dufour: Si vous parlez d'accident, je vous invite juste à regarder l'aéroport de Roberval, s'il n'y a pas plus de danger qu'à Saint-Honoré. Si vous voulez parler d'accident, on peut en parler aussi. Ça, je pense que c'est clair, ça. On pourrait peut-être parler des possibilités d'accidents. S'il y en arrive on pourra vous le dire et vous le répéter.

M. Elkas: Roberval, vous dites?

M. Dufour: Oui. Vous regarderez les possibilités d'accidents. Il y a une piste à Roberval, ce n'est pas compliqué. Donc, il y a une piste. Il y a juste un angle là. Quand les avions atterrissent là... Après ça, j'en ai parlé avec le ministre des Forêts. Il a dit: Ce n'est pas grave, ça brassera, ce n'est pas plus grave que ça. C'est correct.

M. Garon: Vérifié.

M. Dufour: Ça finit là!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4 est vérifié. L'engagement 5.

M. Garon: Participer au développement économique d'une norme sur les méthodes de mesure et le niveau acceptable de tension résiduelle à l'intérieur de l'âme des rails. Bonne mère! je ne sais pas quelle sorte de tension résiduelle à l'intérieur de l'âme des rails...

La Présidente (Mme Bélanger): Durcis.

M. Garon: ...durcis destinés aux exploitations ferroviaires lourdes. En mots de tous les jours, qu'est-ce que vous voulez chercher? Que sert à l'homme de gagner l'univers s'il perd son âme?, disait l'autre. Ce n'est pas Champlain qui disait ça?

M. Elkas: M. Liguori Hinse va vous expliquer. C'est un peu technique, là, mais c'est une question de sécurité. On tombe dans une juridiction qui est la nôtre, puis il y a eu un accident. On veut encore s'assurer que ça ne se répète pas. Liguori.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors. M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Mme la Présidente. M. le député, il y a eu un déraillement sur le chemin de fer Cartier, qui est de juridiction provinciale, qui a été attribué à cette rupture spontanée du rail. Alors, dans ce contexte-là, la compagnie, Transports Canada, le CN et le CP ont été intéressés à fouiller davantage les causes qui auraient pu provoquer cet éclatement du rail. C'est une étude de 240 000 \$ répartis entre quatre partenaires: Chemin de fer Cartier, CN, CP, Transports Canada. Alors, le ministère des Transports contribue pour 47 000 \$ à Chemin de fer Cartier pour procéder à cette étude.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis?

M. Hinse: Certainement.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vous voyez comme c'est simple quand c'est répondu. Là, c'est répondu: le coût total, tant, les partenaires, les montants, le but. Si le ministre répondait succinctement de même, on aurait peut-être bien fini les engagements financiers.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

6

M. Garon: Les travaux de construction d'une gare maritime dans la municipalité de Saint-Siméon dans Charlevoix, Coréno inc., qu'on me dit, soumission publique. Mais à qui va appartenir la gare maritime? Est-ce que le montant...

M. Elkas: La gare est terminée. Elle nous appartient et elle est en opération depuis cet automne

M. Garon: Et vous la payez à 100 %? Elle est payée à 100 %?

M. Elkas: Oui, tout a été payé à 100 %.

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

M. Elkas: La même firme, Lafrance et Mailhot.

M. Garon: Lafrance et Mailhot qui a fait les plans et devis et la surveillance. Ça a coûté combien?

M. Elkas: Excusez-moi. Votre question?

M. Garon: Ça a coûté combien pour la partie plans et devis et la partie de la surveillance par Lafrance et Mailhot?

M. Elkas: 58 000 \$ pour les plans et devis.

M. Garon: 58 000 \$ pour les plans et devis. Combien pour la surveillance?

M. Elkas: La surveillance, c'était 35 000 \$.

M. Dufour: C'est pas loin de 100 000 \$, 87 000 \$.

M. Garon: Vous considérez que c'est quoi, le coût normal de ça, les plans et devis et la surveillance pour un contrat?

M. Elkas: Qu'est-ce qui est normal?
(15 h 50)

M. Garon: Oui, par rapport au coût total. C'est 672 000 \$, ça fait 93 000 \$ de plans et devis et surveillance. Trouvez-vous que c'est un... C'est quoi, le pourcentage normal de plans et devis et surveillance?

(Consultation)

M. Elkas: C'est 20 % à 22 %, ça tombe dans les normes au niveau des plans et devis, et 10 % à 12 % pour la surveillance. Ça, c'est les normes.

M. Garon: Comment vous dites?

M. Elkas: 20 % à 22 % pour les plans et devis et de 10 % à 12 % pour la surveillance.

M. Garon: C'est-à-dire 30 % à 35 %. Voyons!

M. Elkas: Ah oui! Ah oui!

M. Garon: Ah non! Là, je pense bien que...

M. Dufour: Entre 15 % et 20 %, mais pas...

M. Garon: Là, vous parlez de 30 % à 35 % au total pour les plans et devis et la surveillance.

M. Dufour: C'est entre 15 % et 20 %.

M. Garon: Ça, ça doit être la norme de Montréal, avec les firmes amies! Ça n'a pas de bon sens!

La Présidente (Mme Bélanger): ...93 000 \$.

(Consultation)

M. Elkas: Les travaux qui étaient prévus à 672 000 \$ vont être terminés...

M. Garon: Non, je ne parle pas pour ce cas. J'ai dit: Votre règle, la norme, c'est quoi? Vous m'avez dit...

M. Elkas: Oui, mais, sur des bâtisses, c'est différent de ce qu'on trouve peut-être ailleurs...

M. Garon: Vous avez dit 30 % à 35 %.

M. Elkas: Sur une job semblable, oui.

M. Garon: On trouve ça cher en démon, 30 % à 35 %!

(Consultation)

M. Garon: C'est parce que M. le ministre délégué aux Transports nous avait dit que c'était autour de 15 %, sa norme. Vous, c'est 30 % ou 35 %.

(Consultation)

M. Elkas: Vous avez raison, M. le député de Lévis. Cette job-ci est de... On prévoit conclure à 716 000 \$ avec des coûts au niveau de la surveillance de 35 000 \$ et 58 000 \$ au niveau des plans et devis qui se chiffrent à environ 14 %.

M. Garon: Bien là, tantôt, pourquoi vous disiez 30 % ou 35 %?

M. Elkas: C'est d'autres jobs. On parlait de

l'ordre de grandeur mais pas nécessairement spécifiquement sur cette job qui comprend aussi des imprévus, des sites environnementaux puis toutes les choses. Donc, vous savez, on peut vraiment s'embarquer quand on ne sait pas auparavant dans quoi on s'embarque.

M. Garon: Ça marche. Vérifié. Maintenant, pour l'engagement 7. Subvention pour l'organisation d'une fête «Quart de Siècle», à l'intention des employés qui atteignent 25 ans de service. Il y avait combien d'employés qui ont atteint 25 années de service, puisque la fête a coûté 57 000 \$ de subventions au club social Transports Québec.

M. Elkas: Il y avait 242 employés.

M. Garon: Ça veut dire combien, par employé?

M. Elkas: Je pense que c'est 9 \$ par année.

M. Garon: Non, pour le party. Je ne parle pas pour les années. Ce n'est par année.

M. Elkas: C'est 285 \$ par employé, ce qui comprend...

M. Garon: C'est 285 \$ pour la veillée?

M. Elkas: ...le conjoint.

M. Garon: Qui comprend quoi?

M. Elkas: Puis ils ont donné 25 ans. Évidemment, ces gens-là ont donné 25 ans de leur vie à...

M. Garon: Non, ce n'est pas ça là. Je comprends ça, là.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: C'est un peu comme...

M. Elkas: Non, je voulais savoir parce que le ton...

M. Garon: Ça a fait une soirée. On dit: Organisation d'une fête «Quart de Siècle» à l'intention des employés qui atteignent 25 ans de service. Que la fête soit grosse ou petite, ils ont donné 25 ans de service. Ce que je veux savoir... ça a coûté 285 \$ par employé, ça comprenait quoi, la fête?

M. Elkas: Ça comprend la montre traditionnelle.

M. Garon: La montre?

M. Elkas: La montre.

M. Garon: Fabriquée où?

M. Elkas: Sur la planète Mars.

M. Garon: Une montre suisse ou une montre japonaise? Non, mais c'est quoi? Vous avez donné une montre. Une montre de combien? Qui vient d'où?

M. Elkas: C'est une Seiko.

M. Garon: Une Seiko?

M. Elkas: Une Seiko qui vient du Japon.

M. Garon: Fabriquée au Japon.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Elle coûtait combien. la montre?

M. Elkas: Et ça comprend... Ils n'en font pas à Lévis, malheureusement.

M. Garon: Elle coûtait combien, la montre? Ce n'est pas nécessaire que ce soit une montre, le cadeau. Ça peut être d'autre chose.

M. Elkas: C'est ça, ici, qu'on a donné.

M. Garon: Ça peut être un cadeau autre qu'une montre.

M. Elkas: C'est un cadeau traditionnel qui se donne aux employés qui ont atteint 25 ans de service, 242 employés à combien...

M. Garon: Mais, quand on est rendu à 25 % de gens qui ne travaillent pas, on est mieux de donner des cadeaux fabriqués chez nous.

M. Elkas: Ça ne fait même pas 10 \$ par année de service.

M. Garon: Je comprends.

M. Elkas: Non, il ne me semble pas que vous compreniez...

M. Garon: Non, mais ce n'est pas au Japon qu'ils travaillaient, c'est ici.

M. Elkas: ...parce que votre ton est vraiment critique.

M. Garon: Oui, parce que je me demande pourquoi on donne des cadeaux fabriqués ailleurs. Ça pourrait être des cadeaux fabriqués ici alors que ceux qui paient les taxes pour les fêtes pourraient au moins avoir des retombées économiques. Pourquoi on paie des montres fabriquées au Japon? Il doit y avoir des cadeaux qu'on peut acheter au Québec. Il doit y avoir quelque chose

qu'on fabrique au Québec qui peut faire un beau cadeau pour un fonctionnaire qui se retire après 25 ans de service.

M. Elkas: Si vous faites 25 ans ici, M. le député, si vous faites 25 ans, vous allez vous retirer, avec l'ancien régime, avec pas mal plus que ces gens-là vont aller chercher. Alors, je pense qu'il ne faudrait pas charrier non plus.

M. Garon: Ce n'est pas ça, mais...

M. Elkas: Des montres... C'est une montre... C'est une tradition. On a toujours donné des montres.

M. Garon: Je n'ai rien contre... Ce n'est pas de ça que je parle. Je demande pourquoi on donne un cadeau fabriqué à l'extérieur. On doit être capable de donner un cadeau... En fait, 57 000 \$ pour une fête «Quart de Siècle». Je vois le président de Desjardins qui s'époumone à demander qu'on achète québécois. Lui-même a même changé d'automobile.

M. Tremblay (Rimouski): Il achète une Mercedes.

M. Garon: Oui. Il a changé d'automobile lui-même. Alors, est-ce que le ministère, lui...

M. Tremblay (Rimouski): Ça lui a pris du temps à comprendre.

M. Garon: ...ne pense pas qu'il pourrait faire des cadeaux qui sont fabriqués au Québec, plutôt que des cadeaux fabriqués au Japon?

M. Elkas: Vous roulez dans quoi, vous?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Votre auto, c'est une quoi, vous?

M. Garon: Ce n'est pas ça, là, c'est des fonds publics. Moi, je peux faire ce que je veux avec mon argent. Vous pouvez faire ce que vous voulez avec votre argent. Je ne vous parle pas de votre automobile, là, vous, mais je vous demande la question suivante.

M. Elkas: Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je...

M. Garon: Là, c'est l'argent du contribuable, l'argent du contribuable, des fonds publics. On donne un cadeau et on achète une montre fabriquée au Japon. Il y a bien des choses qui se font à l'étranger. Je ne pose pas de questions et je ne dis pas un mot.

M. Elkas: Il y a des distributeurs, des Québécois qui travaillent pour la firme Seiko.

M. Garon: Alors, la montre coûtait combien?

M. Elkas: M. le député...

M. Tremblay (Rimouski): Entre 0 \$ et 285 \$.

M. Garon: Sur 285 \$ il y avait combien, pour la montre?

M. Elkas: Environ 100 \$, M. le député.

M. Garon: Et ensuite, les 185 \$ qui restent, c'était pourquoi?

M. Elkas: Il y avait le repas des conjoints qui était inclus, aussi, dans ce montant. Les salles, l'orchestre...

M. Garon: Ça revient, à ce moment-là, à 185 \$ pour un couple. Ça veut dire à peu près 92,50 \$ par personne. Est-ce que tous les ministères font ça? Je ne pense pas. Est-ce que tous les ministères font une fête «Quart de Siècle» à l'intention de leurs employés qui atteignent 25 ans de service? Entre vous et moi, 25 ans de service, ce n'est pas la retraite, ça. La retraite, c'est 35 ans, normalement. Une fête «Quart de Siècle» à l'intention des employés, il y a combien de ministères qui font ça? Est-ce que c'est une norme gouvernementale? Est-ce que c'est un programme gouvernemental ou c'est simplement une opération locale?

M. Elkas: Il y a des ministères qui fêtent leurs jubilaires lorsqu'ils prennent leur retraite. La SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, ainsi que le ministère des Transports ont décidé, eux, de le faire aux 25 ans.

M. Garon: Est-ce que c'est une opération qui a l'intention d'être généralisée par le gouvernement dans tous les ministères à tous ceux qui ont atteint 25 ans de service, faire une soirée à 285 \$, ou si c'est rien qu'un privilège du ministère des Transports? (16 heures)

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est quelque chose qui existe au ministère. Je n'ai pas l'intention de le changer, puis je n'ai pas l'intention de recommander à d'autres ministres de faire la même chose que nous. S'ils ont leurs propres programmes, qu'ils le fassent. C'est des choses qui existaient dans votre temps, je crois, et puis vous n'avez pas fait de geste pour les changer.

M. Garon: Non, mais c'est parce que vous faites des documents, «Vivre selon nos moyens», puis «Faire plus avec moins», puis tout ça. Je regarde ça, là. Organiser une veillée à 285 \$, je suis capable moi aussi. Sauf qu'on est dans le trou. On est dans le trou, puis, à un moment donné, on dit: Il faut couper. Puis on va couper où?

M. Bergeron: On n'est pas pour couper l'électricité parce qu'on est dans le trou.

M. Garon: Non, non. Excepté qu'habituellement, quand on coupe, on coupe le superflu, le luxe. On coupe ce dont on n'a pas besoin.

M. Elkas: J'espère, M. le député de Lévis, que vous allez vous souvenir de ça aussi lorsque vous serez retraité.

M. Garon: Écoutez, je le dis publiquement, si j'étais un opportuniste politique, je ne dirais pas un mot. Sauf que je serai jugé pour les paroles que je dis...

M. Elkas: Oui, dans le temps qui court, je vous mets au défi, M. le député de Lévis...

M. Garon: Mais je vais vous dire une chose, l'ensemble des gens va comprendre qu'on est dans une période d'austérité, et l'austérité, avant de la demander aux autres, on la pratique soi-même.

M. Elkas: Bon. Retournez une partie de votre salaire dans ce cas-là! Retournez une partie de votre salaire, retournez une partie du millage que vous faites quand vous allez vous promener dans la province.

M. Garon: Je ne charge rien.

M. Elkas: Ah non, non. Mais là tout le monde... Vous dites que tout le monde devrait faire sa contribution...

M. Garon: Je ne charge rien. Je ne charge rien au gouvernement quand je fais mes tournées au Québec. Puis vous remarquez que le député de Lévis, comme allocation de transport, il a la plus petite à peu près au Québec. En plus il ne prend pas d'appartement à Québec, et il paie son stationnement au plein prix. Alors que je pourrais prendre un appartement à Québec et avoir mon stationnement dans la cave, je n'en ai même pas, puis je paie mon stationnement. Et puis je voyage...

M. Elkas: M. le député de Lévis, lorsque vous vous rendez en Abitibi avec votre auto, vous me dites que vous le faites gracieusement, vous ne chargez pas...

M. Garon: Quand je prends mon automobile, je vais partout, je fais à peu près 40 000 kilomètres par année, je le fais à mes frais.

M. Elkas: Tout le temps?

M. Garon: Non, il y a des fois je ne suis pas dans mon automobile, je suis dans l'automobile d'un autre. Mais je fais à peu près 40 000

kilomètres par année, je le fais, je ne charge rien additionnel. Je n'ai jamais chargé une cent pour mon automobile.

La Présidente (Mme Bélanger): Juste 40 000? Moi, je fais 50 000 kilomètres par année.

M. Garon: Alors, engagement vérifié.

Mme Pelchat: C'est pour ça que nos routes sont maganées.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Elkas: Excusez-moi. Est-ce qu'on peut prendre un break, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): On finit ce mois-là, l'engagement 8, puis on...

M. Elkas: C'est parce que j'avais un appel urgent à faire.

M. Garon: L'engagement 8, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8, vérifié. Alors, les engagements du cahier de juillet, engagements de juin, sont vérifiés et nous suspendons pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 5)

(Reprise à 16 h 14)

Août

La Présidente (Mme Bélanger): Nous sommes toujours à l'étude des engagements financiers du ministère des Transports, section transports. et nous sommes au cahier du mois d'août 1992, les engagements de juillet 1992. L'engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 2, je ne comprends pas parce que tantôt vous avez dit 58 000 \$ pour les plans et devis, 35 000 \$ pour la surveillance qui est à l'engagement 1, et là on voit qu'il y a 42 000 \$ maintenant pour les services d'ingénierie durant la construction d'une gare maritime dans la municipalité de Saint-Siméon. Alors, c'est quoi, ces 42 000 \$ là?

M. Elkas: C'est l'ingénierie en surplus basée sur des modifications majeures qui ont été

apportées à l'ensemble du projet.

M. Garon: Mais, tantôt, je vous ai demandé les plans et devis et surveillance, et vous n'avez pas parlé de ça. Ça, ça change toute la proportion, là. Ce sont des plans d'ingénieurs, des services d'ingénieurs? C'est une restriction mentale?

M. Elkas: Il y a eu des ajouts, et puis, si vous faites le calcul de l'ensemble des coûts pour les plans et devis, la surveillance et les ajouts, on tombe encore dans les 12 % ou 13 % dont on parlait tout à l'heure.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça, là. Tantôt, 35 000 \$ on l'a, la surveillance on vient de la voir. Vous avez dit 58 000 \$ plans et devis, et là il y a 42 000 \$. Est-ce que les 42 000 \$ font partie des 58 000 \$ ou si c'est en sus des 58 000 \$?

M. Elkas: En supplément.

M. Garon: Donc, on n'est plus à... Là, c'est 58 000 \$, 42 000 \$ et 35 000 \$.

M. Elkas: Oui. et regardez, sur un montant...

M. Garon: Ça fait 135 000 \$.

M. Elkas: ...total de 716 000 \$, ça arrive environ au pourcentage, au chiffre que je vous avais donné.

M. Dufour: Quelle explication est-ce que vous donnez qu'il y a toujours des surplus aux contrats? La minute qu'il y a un contrat de réalisation dans un ministère, je me rends compte, surtout le ministère des Transports et de la voirie, il y a toujours un supplément. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne.

M. Elkas: Non, non, non, je m'étonne, ça m'étonne qu'un ancien maire me dise...

M. Dufour: Bien regardez, dans la voirie vous avez...

M. Elkas: ...que, rendu sur place, on n'aurait pas identifié pendant qu'on est là... qu'on ne ferait pas des changements au lieu de faire venir les gens par après. Ne venez pas me dire que, comme ancien maire, vous n'avez jamais, jamais fait des modifications aux travaux lorsque vous étiez sur les...

M. Dufour: C'est tellement vrai qu'on n'en faisait pas qu'on faisait faire les plans et devis et qu'on allait en soumission avant de faire notre plan de règlement d'emprunt. Donc, il n'y a pas de place bien bien pour des ordres de

changement. Et je vous invite à aller même dans la municipalité de Jonquière, vous allez voir que les ordres de changements sont minimes. C'est en bas de 5 %.

M. Elkas: Mais il y en avait, par exemple.

M. Dufour: Très peu.

M. Elkas: Il y en avait.

M. Dufour: Très peu.

M. Elkas: Comme nous autres. Regardez l'ensemble de nos travaux, très peu. S'il y a des demandes additionnelles et qu'on voit une opportunité de sauver de l'argent aux contribuables en faisant des changements, pourquoi ne pas le faire pendant qu'on est là?

M. Dufour: Mais moi je vous dis, là, qu'il y a des choses qui me surprennent, parce que, qu'on ait toujours systématiquement...

M. Elkas: Ce n'est pas surprenant, ça.

M. Dufour: ...tant pour cent d'augmentation à chaque contrat qu'on donne... Chaque construction, tant pour cent, c'est devenu la norme, et ce n'est pas correct. Vous ne demandez jamais... Vous parlez de qualité totale, vous parlez de demander le maximum aux gens, bien, c'est là-dessus qu'on commence. C'est quand on fait faire les plans, quand on fait faire les travaux, c'est ça que ça va coûter et c'est ça que ça va coûter, ça c'est exigé. Mais vous leur laissez toujours un petit vide, et vous pouvez jouer avec ça comme vous voulez.

M. Elkas: Ce n'est pas une question de vide, M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Bien oui c'est un vide, c'est une pratique courante.

M. Elkas: Je peux vous en donner, des exemples où on a débuté des travaux et la municipalité ou le partenaire est venu nous voir pour dire: Pendant qu'on est là, est-ce qu'on pourrait faire des travaux additionnels, pendant que les contracteurs sont sur place? Et ça a été fait dans le passé...

M. Garon: Là, on est plus proche de 20 %.

M. Elkas: ...et, dans l'ensemble, c'est le contribuable qui sauvait de l'argent.

M. Garon: Mais là on est plus proche de 20 %. Tantôt, vous disiez qu'on était à 13 %, 14 %. On est autour de 20 %.

M. Elkas: Il est à 19 %.

M. Garon: 19 %. Oui, c'est ça.

M. Elkas: 18...

M. Garon: 58 000 \$, 42 000 \$, 35 000 \$, 135 000 \$.

M. Elkas: Pour être plus exact, 18,2 %? 18,9 %, excusez.

M. Garon: 18,9 %, ça fait 19 %...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...si on arrondit. Vérifié.

M. Elkas: Merci.

M. Garon: Contrat par soumission sur invitation (fichier). Réaliser la préparation d'un guide méthodologique de planification des transports à l'intention des municipalités régionales de comté du Québec. De tout le Québec ou de la région de Montréal?

M. Elkas: Tout le Québec.

M. Garon: Bon! Quelle est l'expertise de Deluc de Montréal, là-dedans? Vous avez des firmes, Dessau, Beauchemin, Beaton, Lapointe. C'est sur invitation et ça a l'air que vous avez demandé juste des firmes de Montréal. Mais là on parle des MRC de l'ensemble du Québec, rurales, semi-rurales.

M. Elkas: Puis?

M. Garon: Alors là, vous avez la préparation d'un guide méthodologique de planification des transports à l'intention des municipalités régionales de comté du Québec. C'est quoi, la patente, là, préparation d'un guide méthodologique de planification des transports? Qu'est-ce que vous aimeriez qu'ils fassent que vous n'avez pas réussi à faire?
(16 h 20)

M. Elkas: Dans les premiers schémas d'aménagement qui avaient été préparés, M. le député de Lévis, les Affaires municipales n'avaient pas pris en considération le volet transports comme tel, et nous arrivons dans une deuxième étape de révision et on tient compte du volet transports qui n'apparaissait pas autrefois.

M. Garon: Ce n'est pas ça, la question.

M. Elkas: Je vais vous le lire, là, l'objectif.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Doter les MRC du Québec d'un outil technique permettant une meilleure planification des transports à l'intérieur des schémas

d'aménagement et développer une meilleure expertise en matière de planification des transports au sein des MRC afin que la concertation avec le MTQ puisse être plus fructueuse.

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

M. Elkas: On l'attend dans les semaines qui suivent. Peut-être au mois de mars, on devrait la recevoir.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des retards dans sa production?

M. Elkas: Non, je ne pense pas, non.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis d'étude?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude lorsqu'elle va être produite?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci. Savez-vous qui la fait pour Deluc?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Qui la fait? On a dû indiquer le chercheur, là-dedans, là.

M. Elkas: Pierre Bolduc. Pierre Bolduc est le chargé de projet.

M. Garon: Sa formation est de quel ordre, M. Bolduc? C'est un quoi? C'est un ingénieur? C'est un aménagiste? C'est un géographe?

M. Elkas: C'est un urbaniste.

M. Garon: Un urbaniste?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Et ça va s'appliquer aussi aux municipalités rurales.

M. Elkas: Oui, l'ensemble des MRC du Québec.

M. Garon: En tout cas! On va avoir une copie du devis?

M. Elkas: Oui, oui. On vous a dit oui.

M. Garon: O.K. Vérifié. L'engagement 4, la fourniture de services de télécommunications pour la période de 12 mois s'étendant du 1er avril 1992 au 31 mars 1993. Une augmentation de combien par rapport à l'année précédente puis-

qu'il s'agit de 8 008 446 \$

M. Elkas: C'est une diminution. L'an passé, c'était 8 259 600 \$. Cette année, c'est un coût estimé de 8 008 446 \$.

M. Garon: L'an prochain, vous anticipez quoi? L'an prochain, en 1993-1994?

M. Elkas: Il n'y a aucune indexation, mais...

M. Garon: Je comprends, mais vous allez...

M. Elkas: ...il pourrait y avoir une baisse.

M. Garon: ...vous allez perdre à peu près 2000 fonctionnaires, j'imagine que ça va moins parler.

M. Elkas: Il y aura définitivement une révision de nos prévisions dans ce cas-ci et...

M. Garon: J'ai hâte de voir ça. Normalement, si vous perdez le quart de vos ministères...

M. Elkas: You are in for a big surprise.

M. Garon: ...vous allez au moins perdre le quart du téléphone.

M. Elkas: You are in for a big surprise.

M. Garon: Il devrait y avoir une coupure de 2 000 000 \$ l'an prochain. Vous allez sauver 2 000 000 \$ là, si le quart des fonctionnaires s'en vont.

M. Elkas: Je suis vraiment encouragé par le fait que vous avez identifié que, oui, on aura des réductions de nos dépenses.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Elkas: Vous êtes des critiques qui nous disent toujours qu'on dépense trop. Tout ce que j'ai à vous dire c'est simplement que, oui, dans la nouvelle restructuration, le but est de livrer un service plus efficace, à moindre coût, à nos contribuables.

M. Garon: Quand? Vous allez commencer à économiser pour des communications à partir de quand?

M. Elkas: On a déjà commencé.

M. Garon: Non, non, mais je veux dire les gens que vous allez...

M. Elkas: On va mettre en place... La nouvelle structure va débuter dans à peu près un mois, un à deux mois, et là on verra.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: Au fur et à mesure de l'implantation de la réforme.

M. Garon: Allez-vous faire une fête avant que les fonctionnaires partent?

M. Elkas: Il va y avoir beaucoup de retraités qui vont partir mais, en réalité, ces gens-là, pour la grande partie, ont été...

M. Garon: Parce que même les condamnés à mort ont droit à un verre de rhum ou un cigare, une cigarette.

M. Elkas: ...honorés lors du party «Quart de Siècle».

M. Garon: Vous devriez demander à ceux qui fêtent leur quart de siècle de sacrifier leur fête, cette année, au profit de ceux qui vont perdre leur emploi.

M. Elkas: Il n'y a personne qui va perdre son emploi. Vous le savez, à part cela. Vous aimez donc ça la lancer, celle-là. C'est malhonnête en effet. Ce n'est pas correct.

M. Garon: Bien voyons!

M. Elkas: Vous le savez comme moi.

M. Garon: C'est vous-même qui l'avez dit.

M. Elkas: On n'a pas dit qu'on mettait...

M. Garon: Les fonctionnaires, ils vont perdre leur emploi. Ceux qui ne sont pas à l'emploi du ministère...

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: ...ils vont perdre leur emploi, ceux qui ne sont pas permanents.

M. Elkas: Il y a des transferts. Ceux qui ne sont pas permanents?

M. Garon: Les occasionnels.

M. Elkas: Les occasionnels seront intégrés. Il y a des programmes d'incitation pour les intégrer dans le milieu municipal.

M. Garon: Des programmes d'incitation!

M. Elkas: O.K.

M. Garon: La municipalité va faire ce qu'elle veut. Ils vont perdre leur emploi. Ça ne veut pas dire qu'elles vont les prendre. Arrêtez-moi donc ça!

M. Elkas: D'ailleurs, on paie 50 % du salaire de ces gens-là au municipal. Je pense que c'est une belle incitation pour que le municipal se serve de ces effectifs pour faire la tâche.

M. Garon: Ça ne veut rien dire. Il va y avoir des employés municipaux qui vont vouloir travailler. Bon, vérifié, 4. L'engagement 5, paiement des honoraires professionnels des agents de référence externes et des frais de traitement dans le cadre du programme d'aide aux employés. C'est quoi, des agents de référence externes? On apprend toutes sortes de...

M. Elkas: C'est le programme PAI, Programme d'aide aux employés. Vous allez comprendre que le programme a débuté en 1989-1990 où on avait peut-être cinq de nos employés qui avaient besoin d'aide, que ce soit pour des problèmes d'alcool ou autres. On reconnaît notre responsabilité de s'assurer qu'on traite ces employés. En 1990-1991, on a eu 18 clients; en 1991-1992, 85 clients. Plus c'est reconnu, mieux c'est pour l'ensemble du ministère. Je pense qu'on respecte nos responsabilités en aidant ces employés qui ont vraiment besoin d'aide.

M. Garon: Des agents de référence externes. Vous dites: paiement des honoraires professionnels des agents de référence externes. C'est quoi, des agents de référence externes? C'est des spécialistes en...

M. Elkas: C'est des psychologues, des travailleurs sociaux qui sont payés. Il y en a à l'intérieur du ministère qui le font d'une façon bénévole.

M. Garon: Pourquoi appelez-vous ça des agents de référence externes, plutôt que de dire des psychologues? Si vous disiez des psychologues, des médecins, des psychiatres, on comprendrait, mais des agents de référence externes. Franchement!

M. Elkas: C'est parce que quelqu'un qui a un problème... ou le problème a été identifié par des gens à l'interne qui réfèrent à des gens de l'externe où vraiment ils ont l'expertise de traiter des cas semblables.

M. Garon: Bien oui, mais des agents de référence...

M. Elkas: Ça, ce n'est pas nouveau au ministère des Transports, on n'invente pas la roue, là.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Ça se passe ailleurs.

M. Garon: Je comprends. Des agents de

référence externes, ça fait bureaucratique en démon.

M. Elkas: Au lieu de les laisser sur la rue, on va faire quelque chose pour les aider.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous dis là. Pourquoi employer des termes de même que personne ne comprend? Demandez à n'importe qui sur la rue c'est quoi, un agent de référence externe, vous allez voir qu'il n'y a pas grand monde qui va vous le dire. Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 6: Réaliser une étude de comportement in situ des chaussées pendant un deuxième cycle de gel et de dégel. C'est quoi, ça? Un deuxième cycle de gel et de dégel, ça veut dire quoi? Un deuxième hiver?

M. Elkas: M. Yvan Demers va vous donner la description du projet, mais peut-être le vulgariser pour que le député le comprenne.

M. Demers (Yvan): Exactement, M. le député, c'est de vérifier le comportement de la chaussée durant le deuxième hiver. Les bénéfiques qui sont attendus de ça, c'est une meilleure connaissance de l'effet du gel et du dégel sur nos infrastructures routières, sur la capacité portante, de façon à améliorer nos techniques de design, nos techniques de construction, en tenant compte des conditions de drainage, surtout en période de dégel. Alors, tout ça dans le but de réduire nos coûts d'entretien, éventuellement.

M. Garon: Qui fait ça à l'Université Laval?

M. Demers: Qui fait quoi? Pardon?

M. Garon: Quel département et quels chercheurs?

M. Demers: C'est le département de génie civil de l'Université Laval. Il y a deux chercheurs: M. Marius Roy et M. Jean-Marie Conrad.

M. Garon: Des ingénieurs, je suppose?

M. Demers: Oui.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6, vérifié. L'engagement 7.

M. Garon: Réaliser une analyse préliminaire du système de gestion des données de localisation du MTQ: 94 000 \$. Quand on parle des données de localisation du MTQ, la localisation de quoi? Du ministère lui-même?

M. Elkas: C'est le système de géomatique qu'on a débuté dans notre ministère.

M. Garon: Oui, mais pour localiser quoi? Localiser des routes, le transport en commun, des bureaux?
(16 h 30)

M. Elkas: C'est des routes. M. Deschênes...

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du devis de l'étude?

M. Elkas: Oui.

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

M. Elkas: Non. pas encore.

M. Garon: Quel chercheur va la faire?

M. Elkas: Pas terminée encore.

M. Garon: Qui doit la faire?

M. Elkas: DMR.

M. Garon: Non, DMR, mais le chercheur?

M. Elkas: Claude Paradis.

M. Garon: Quelle formation a-t-il?

M. Elkas: Quelle formation? Ingénieur.

M. Garon: Les données nécessaires pour localiser des routes. C'est ça que ça veut dire?

M. Elkas: Ça va pas mal plus loin que simplement les routes, c'est l'ensemble des infrastructures, M. le député, qui comprennent les ponts, les échangeurs, tout le kit.

M. Garon: O.K. Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9.

M. Garon: Ce n'est pas la même année, ça. Comment ça se fait que ça passe dans le même mois, 1992-1993 et 1991-1992, les télécommunications?

M. Elkas: Parce qu'il avait été oublié, l'an passé; on l'a inclus cette année. C'est le compte de l'an passé.

M. Garon: 8 900 000 \$, vous avez oublié ça.

M. Elkas: On l'a échappé dans le livre.

M. Garon: Oui, mais 8 900 000 \$, il faut être blasé un peu pour oublier ça.

M. Elkas: On a plusieurs cahiers. Malheureusement, on l'a passé l'an passé; quand on a fait l'étude l'an passé, il n'était pas dedans. On ne s'est pas aperçu qu'il n'était pas là.

M. Garon: Mais est-ce que l'autorisation a été faite l'année dernière ou cette année?

M. Elkas: L'an dernier.

M. Garon: Donc, il apparaît dans ce mois-là mais, dans le fond, ça a été fait en 1991.

M. Elkas: That is right, yes.

M. Garon: O.K. Alors, vous avez oublié de le mettre dans le cahier.

M. Elkas: That is right, yes.

M. Garon: O.K., là, c'est moins pire. Je pensais que vous aviez oublié 9 000 000 \$ dans l'année. Je comprends.

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

M. Garon: Je me disais: Les bouchés sont grosses.

Organisation de la Conférence Vélo Mondiale. Ça va avoir lieu quand, la Conférence?

M. Elkas: Elle a eu lieu.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Elle a eu lieu.

M. Garon: Elle a eu lieu. Puis?

M. Elkas: Un grand succès à Montréal. Je pense que vous avez fait, vous, les manchettes.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Mégantic-Compton cette année.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): La compétition internationale de vélo, le Championnat cycliste international...

Une voix: Vous avez brisé vos lunettes!

M. Garon: Ah! Vous avez brisé vos lunettes.

La Présidente (Mme Bélanger): ...ça va être dans Mégantic-Compton.

M. Garon: En tout cas, ils vont avoir besoin d'avoir des bons pneus. Maintenant, on a des vélos de montagne, ils peuvent y aller.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non, pas des vélos de montagne.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, le ministre des Transports va être obligé de faire des routes.

M. Garon: L'engagement 11: Réaliser un sondage téléphonique auprès des nouveaux transporteurs et des sous-traitants. Qu'est-ce que vous voulez dire: Réaliser un sondage téléphonique auprès des nouveaux transporteurs et des sous-traitants dans l'industrie du camionnage au Québec?

M. Elkas: L'engagement 11 est retiré.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il est retiré. Vous êtes à quel numéro, là?

M. Garon: 11. C'est retiré? Qu'est-ce que vous voulez dire? Ça n'a pas eu lieu?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Le sondage téléphonique ne s'est pas fait?

M. Elkas: Il est de 13 000 \$; il est retiré parce que c'est moins de 25 000 \$. Normalement, il n'aurait pas dû...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous l'avez dépensé pareil.

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est retiré; l'argent a été dépensé pareil.

M. Garon: 12.

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

M. Garon: Pour effectuer une étude pour évaluer l'opportunité d'implanter des mesures préférentielles de circulation pour autobus sur l'autoroute Bonaventure, entre le pont Clément... Ah! C'est pour une voie de service?

M. Elkas: Oui. C'est une voie réservée.

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

M. Elkas: Voie réservée aux autobus, pas aux automobilistes.

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

M. Elkas: Elle va être terminée au début de l'été.

M. Garon: 200 000 \$. Des études, ce n'est pas de l'onguent! On peut dire que le ministère étudie.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Le ministère étudie.

M. Elkas: Bien, pour aller de l'avant avec des projets aussi importants que l'estacade, oui.

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'on pourrait avoir un devis de l'étude, une copie du devis de l'étude?

M. Elkas: Sure.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12, vérifié. J'appelle l'engagement 13.

M. Garon: Oh! Construction d'un mur d'accostage et le réaménagement de la jetée à la traverse Oka-Como. C'est une traverse d'accostage pour les canots ou bien... À Oka, dans la municipalité d'Oka?

M. Elkas: C'est une traverse d'accostage à Oka, puis...

M. Garon: Pour accoster quoi?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Pour accoster quoi?

M. Elkas: Le traversier.

M. Garon: Ah les bacs!

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oka-Como. Pourquoi vous vous mettez dans le trouble pour accoster là, et puis les Indiens n'aiment pas ça, après ça? Pourquoi vous n'accostez pas ailleurs? Moi, je ne comprends pas pourquoi vous mettez vos routes là, vos affaires-là, puis, après ça, le diable est pris, ils ne veulent pas que vous passiez là. Après ça, vous faites des autoroutes pour contourner les places. Moi, il me semble que vous devriez mettre l'accostage ailleurs et, à un moment

donné, il n'y aurait pas de trouble.

M. Elkas: Vous n'allez pas dans la même réserve, là.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous n'êtes pas dans la même place, là.

M. Garon: Non?

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Vous n'arrivez pas dans la réserve, là?

M. Elkas: Là, vous êtes à Oka, pas à Kahnawake. Là, on est à Kanesatake, Oka. À Oka, il y a des gens...

M. Garon: Êtes-vous loin de la réserve, là?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: À cet endroit-là, est-ce que vous êtes loin de la réserve?

M. Bergeron: Il n'y a pas de réserve à Oka. C'est juste des terres. C'est à peu près...

M. Garon: Puis, ce n'est pas contesté, ce coin-là, là?

M. Bergeron: Il n'y a jamais de problème là. Au contraire, ils ont dépensé... Excusez, M. le ministre, excusez Mme la Présidente. La municipalité d'Oka a dépensé 400 000 \$ pour ajouter un quai et pour creuser pour que les bateaux viennent maintenant, pour voyager là.

M. Garon: À un moment donné, ils voulaient dépenser dans la pinède.

M. Bergeron: Non, ce n'est pas dans la pinède; on laisse ça au fédéral.

M. Garon: Il ne faudrait pas qu'à un moment donné il arrive un groupe qui dise que ses ancêtres accostaient là et qu'il voudrait avoir le territoire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Ne leur faites pas penser!

M. Garon: C'est pour ça que je voulais m'informer. Ça ne donne rien de provoquer les Indiens. S'ils veulent être tranquilles dans leur réserve...

M. Bergeron: Non, non, il n'y en a pas. Pas à cette place-là.

M. Garon: ...ça ne donne rien de mettre toutes sortes d'affaires qui arrivent chez eux.

M. Bergeron: Au contraire, c'est pour améliorer Oka.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 13?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13, vérifié. J'appelle l'engagement 14.

M. Garon: L'engagement 14. Aéroport de Saint-Honoré. Remplacement de câbles d'alimentation des fils et ALS de la piste. C'étaient des fils pourquoi, ça?

M. Elkas: La piste... Les feux d'éclairage.

M. Garon: Ah, O.K. Bien oui, mais vous dépensez de l'argent à Saint-Honoré, puis vous envoyez les avions ailleurs après. Je ne comprends pas trop le système. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements dans le cahier d'août 1992 sont vérifiés. J'appelle le cahier de septembre 1992.

Septembre

Il n'y a que deux engagements en septembre 1992. Alors, j'appelle l'engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements du cahier de septembre 1992 sont vérifiés. J'appelle les engagements d'octobre.

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

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y en a pas. J'appelle les engagements de novembre. L'engagement 1.

Novembre

M. Garon: On a fait un an, à date, là. Depuis le matin, on a fait un an.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. C'est bien.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre si... Il avait annoncé une loi qu'on n'a pas vue, à date: la loi sur les

véhicules tout terrain. Il avait dit qu'il présenterait ça, et on n'en a pas entendu parler.

M. Elkas: Au printemps.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Au printemps. On est prêts.

M. Garon: La loi est-elle prête?

M. Elkas: Non, non, je m'excuse, mais ça suit son cheminement. Ça va être à l'étude dans les comités ministériels.

M. Garon: Qui va l'administrer, la loi?

M. Elkas: Là, on va discuter de...

M. Garon: Non, c'est simplement pour vous demander si c'est dans l'air, ou bien non.

M. Elkas: Il y a différents ministères qui sont impliqués dans ce dossier qui est très, très important. Il y a nous, il y a le MLCP qui est impliqué, l'Environnement aussi; il y a un impact sur l'environnement.

M. Garon: C'est pour ça que je vous demandais ça. C'est parce qu'il y a des agents de la paix...

M. Elkas: Le MER aussi, parce qu'il y a des terres publiques.

M. Garon: ...qui agissent pour le MLCP. Est-ce que vous avez, ou non, l'intention de faire appliquer ça par les mêmes personnes?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est notre recommandation de le faire faire par les mêmes personnes, oui. C'est le même genre de système, parce qu'on a trouvé que le système, au niveau des motoneiges, est une chose qui est très, très populaire. De plus en plus, la fédération des VTT, des véhicules hors route devient de mieux en mieux organisée. Après consultation du milieu, c'est sûr que...

M. Garon: Ce n'est pas votre intention de la faire administrer par la SAAQ?

M. Elkas: Non, non, non. Pensez-vous par le contrôle routier?

M. Garon: Parce que vous avez dit, déjà, que vous voyiez les responsables de l'application de cette loi-là comme les agents de la faune.

(16 h 40)

M. Elkas: Les agents de la faune, les agents de la Sûreté du Québec, tout le monde a des responsabilités. On aura une chance de vous déposer le projet bientôt, lorsqu'il aura fait la tournée de tous les ministères et sera accepté par le Conseil des ministres.

M. Garon: Est-ce que les consultations ont été faites?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Par qui?

M. Elkas: Une très bonne consultation, par des députés.

M. Garon: Lesquels?

M. Elkas: Quels députés? L'adjoint parlementaire, M. Robert Thérien, député de Rousseau.

M. Garon: Le même qui a fait les consultations sur la publicité le long des routes.

M. Elkas: Il y a aussi le député de Saguenay qui a participé. Il y a le député Michel Charbonneau. Ils étaient trois.

M. Garon: Selon les recommandations, il faut que ce soit administré par les agents de la faune.

M. Elkas: Par l'ensemble, parce qu'il y a plusieurs joueurs. La Sûreté du Québec a aussi une implication dans ce domaine, parce que ça va dépendre... Il est assez bien spécifié qu'il y a des endroits où on ne permettra pas à des véhicules hors route de se promener, surtout quand ils sont sur une emprise qui appartient au ministère des Transports, qui peut être surveillée, en effet, par la Sûreté du Québec.

M. Garon: Non plus que sur le terrain des autres.

M. Elkas: C'est un peu ça, M. le député de Lévis. C'est qu'il y avait très peu de respect par certains - pour ne pas généraliser - des terrains qui appartiennent aux autres, de l'environnement. Puis vous savez comme moi que c'est une vraie tuerie. Il y a 25 personnes par année qui perdent la vie. Il faut absolument agir. On amène des normes qui ne sont pas nécessairement acceptables par l'ensemble du milieu mais qui ont fait que la majorité des gens qu'on a consultés ont approuvé les gestes que le gouvernement doit poser.

M. Garon: Avez-vous l'intention de recommander qu'ils utilisent surtout les pistes de motoneige?

M. Elkas: Ça va dépendre, parce qu'il est question de motoneiges, de véhicules hors route et aussi de pistes de ski de fond. Tout le monde veut s'assurer... Dans certains cas il pourra y avoir un partage mais, dans d'autres cas, non.

M. Garon: Mais il va y avoir de fortes pénalités pour ces véhicules-là qui se promènent sur le terrain des autres.

M. Elkas: Je ne peux pas vous dévoiler l'ensemble de notre projet...

M. Garon: Vous dites quoi?

M. Elkas: ...mais il reste à le faire approuver par l'ensemble des comités ministériels.

M. Garon: Comme ce sont des jeunes qui opèrent ça, est-ce qu'il va y avoir une responsabilité parentale particulière?

M. Elkas: Oui, j'ai l'intention de recommander qu'il y ait une responsabilité parentale, de faire le point sur les âges.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 1?

M. Garon: Est-ce que vous avez eu des réponses concernant les deux engagements qu'on avait laissés en suspens ce matin - je vais la poser avant qu'il ne soit trop tard - les deux engagements de janvier 1992?

M. Elkas: «C'est-à» la gare de Beaconsfield?

M. Garon: Oui, la gare de Beaconsfield, puis la...

M. Elkas: On n'a pas pu rejoindre le responsable, M. le député de Lévis. On a appelé Montréal. Alors, on va vous préparer une réponse écrite pour les deux cas.

M. Garon: Engagement 2. L'achat des pièces pour l'entretien des hélicoptères du service aérien. Bell Helicopter, division de Textron, Calgary, Alberta. Est-ce que c'est nécessaire d'aller à Calgary ou bien... Parce que Bell Helicopter est dans le nord de Montréal aussi, à Mirabel.

M. Elkas: C'est seulement là qu'on a des pièces pour ces types de...

M. Garon: Les pièces de ces hélicoptères-là?

M. Elkas: Oui, c'est ça qu'on a répondu ce matin, oui.

M. Côté (Denis-E.): Oui, c'est des pièces authentiques de Bell Helicopter. Leur centre de

distribution était à Calgary mais, depuis un an et demi, il a été déménagé à Montréal. Dans cette année budgétaire là, la commande a été donnée à Calgary. Maintenant, elles viennent toutes de Montréal.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Denis-E.): Elles viennent de Montréal lorsqu'on commande des pièces.

M. Garon: Maintenant? Ah! c'était dans ce temps-là.

M. Côté (Denis-E.): Oui, dans ce temps-là, le centre de distribution était à Calgary, pour tout le Canada; il y avait un seul centre pour le Canada.

M. Garon: Maintenant, ils en ont deux.

M. Côté (Denis-E.): Je ne peux pas vous dire s'ils ont maintenu celui de Calgary mais, nous, maintenant, on fait affaire avec Mirabel.

M. Garon: Ça marche. Vérifié pour celui-là. L'engagement 1, on n'a pas encore de réponse. On va le laisser comme ça. Dans le fond, on demandait le coût total du contrat, à 1: contrat pour la réalisation des plans et devis ainsi que la surveillance des chantiers pour la réfection après incendie de la gare de Beaconsfield. Est-ce que les travaux sont faits?

M. Elkas: Ça a commencé le 25 janvier.

M. Garon: De cette année?

M. Elkas: C'est en cours, oui, cette année. C'est en cours.

M. Garon: Vous ne savez pas le prix du contrat?

M. Elkas: C'est environ 220 000 \$.

M. Garon: Les coûts seraient à 50 %, les plans et devis et la surveillance?

M. Elkas: Il y a d'autres détails à venir. On ne peut pas rejoindre la personne.

M. Garon: On va le laisser en suspens. Continuons. Bon. Subvention pour la création d'un département de recherche et de publication. Qu'est-ce que c'est, ça? L'Institut international de formation en gestion aéronautique civile. Engagement 1.

(Consultation)

M. Garon: Est-ce que vous avez la réponse?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Le no 1. Je vous avais posé une question, et j'attends la réponse depuis tantôt.

M. Elkas: La dernière fois qu'on s'est parlé, on était sur Beaconsfield. Je m'excuse.

M. Garon: Non, non, non! J'ai demandé: subvention pour la création d'un département de recherche et de publication, no 1 du mois de novembre. De quoi s'agit-il? 200 000 \$. Institut international de formation en gestion aéronautique civile. J'avais lu tout ça tantôt. Je vous demandais...

(16 h 50)

M. Elkas: Je m'excuse, parce qu'il me semble que quelqu'un m'a interrompu, puis on a parlé de la station de Beaconsfield. Alors, c'est un programme... Vous savez, ça fait partie d'un plan stratégique du Grand Montréal pour un redressement durable. Le ministère a indiqué qu'il se proposait d'élargir à la recherche et à la publication le mandat de l'Institut qui existe à Montréal pour la formation des gens qui viennent de l'extérieur, que ce soit d'Europe, d'Asie, pour prendre des cours de formation à Montréal. Il restait encore cette question de recherche et de publication. On a un protocole avec ces gens-là. S'ils rencontrent nos normes, on leur versera 200 000 \$.

M. Garon: Ah! Ce n'est pas fait.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Ça va être situé où?

M. Elkas: À Montréal. C'est déjà à Montréal, d'ailleurs. C'est à Montréal.

M. Dufour: À Saint-Hubert, à Mirabel, à Saint-Laurent?

M. Elkas: Au centre-ville de Montréal.

M. Dufour: Au centre-ville de Montréal.

M. Elkas: Oui. C'est déjà là. Ça existe. L'école existe.

M. Garon: Oui. Ça va.

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

M. Garon: Saint-Juste-du-Lac et Notre-Dame-du-Lac, 168 000 \$, contribution financière pour l'opération d'un service de traversier. Vous aviez fait des allusions, la dernière fois qu'on avait regardé ça, comme quoi c'était... Vous vous posiez des questions concernant cette traverse-là. Où en êtes-vous dans vos cogitations?

M. Elkas: Bon. Il y a eu de la consultation. Il y a eu des gestes qui ont été posés par les gens du milieu. J'ai apprécié la visite avec les gens qui ont opéré la traverse cette année, où on a vu une subvention du gouvernement passer de 275 000 \$ par année, pour des coûts d'opération, l'an passé, à 168 000 \$. Et, tout en ayant le milieu, en respectant le fait que l'enveloppe budgétaire au niveau du ministère devait être en décroissance, les gens ont pris le boeuf par les cornes, ont fait de la rationalisation et puis ils ont pu opérer. Les employés ont accepté, fait des petits sacrifices mais, par contre, ont été gagnants au niveau de leur salaire, au niveau de leur impôt. Je dois ajouter que j'étais fortement impressionné par la façon dont ces gens-là ont agi. Par contre, vous comprenez que notre gouvernement a maintenu cette traverse parce qu'il n'y avait pas de route. Mais, maintenant, il y a une route. Ça fait une couple d'années que la route existe. C'est en l'absence d'une route que le traversier a été mis en place. Le gouvernement, on n'a pas encore décidé ce qu'on doit faire, sauf que ces gens nous ont fait une proposition avec une demande de 140 000 \$ pour l'exercice 1992-1993.

M. Garon: Ça va. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors. L'engagement 2, vérifié. L'engagement 3.

M. Garon: Pardon? L'an dernier, c'était quoi, la subvention, par exemple?

M. Elkas: 168 000 \$.

M. Garon: L'an dernier.

M. Elkas: 275 000 \$. J'avais raison.

M. Garon: O.K. Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4.

M. Garon: L'engagement 4. Un hélicoptère. Là, c'est un hélicoptère qui existe ou... Vous dites: Saint-Georges-de-Cacouna, Rivière-du-Loup. construction d'un hélicoptère, des accès, des stationnements pour voitures et divers travaux connexes dans la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna. Est-ce qu'il existe ou il n'existe pas, l'hélicoptère?

M. Elkas: Il existe.

M. Garon: Bon. Et les travaux servent à

quoi?

M. Elkas: Pour le transport des gens entre l'Île-Verte et Cacouna.

M. Garon: Ah! C'est l'héliport entre l'Île-Verte et Cacouna. Ah! Ça va. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4, vérifié. L'engagement 5.

M. Garon: Mais vous faites quoi, comme travaux. là?

M. Elkas: C'est de bâtir l'héliport.

M. Garon: Bien, vous disiez qu'il y en avait un.

M. Elkas: La plate-forme. Le but, c'est de bâtir une plate-forme, un héliport.

M. Garon: Il y en avait un avant.

M. Elkas: Non, non, il n'y avait rien. Qu'est-ce qu'on avait avant? Une affaire de broche à foin. Quelque chose qui n'était pas trop sécuritaire, un peu comme à Saint-Augustin, quelque chose qui n'était pas trop solide, qui ne suivait pas, qui ne rencontrait pas les normes, en passant.

M. Garon: Ça marche. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4, vérifié. L'engagement 5.

M. Garon: Conseiller la Direction des technologies de l'information du MTQ - les technologies de l'information, je ne sais pas c'est quoi, ça - dans la poursuite de la conception d'un cadre de gestion des technologies de l'information et réaliser certaines parties du document. C'est quoi, l'affaire? Je n'ai jamais vu...

M. Elkas: M. Halley...

M. Garon: ...un langage aussi abstrait.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça, c'est écrit pour ne pas que le monde comprenne.

M. Elkas: Oui, je vais demander à M. Halley, Germain Halley de répondre à votre question. Il est sous-ministre adjoint; il va vous donner ça d'une façon que tout le monde va bien comprendre.

M. Halley (Germain): Mme la Présidente, dans plusieurs rencontres, au cours des derniers

mois, avec le Conseil du trésor, il a été convenu que nous devions, comme ministère des Transports, satisfaire les exigences du Conseil du trésor relativement à l'approbation des acquisitions d'équipements et de développement de logiciels en informatique.

Ça supposait plusieurs éléments de fond tels que l'architecture des données, une nouvelle conception sur des technologies - parce que nos équipements, actuellement, sont devenus désuets - aussi un cadre de gestion de ces technologies-là et des logiciels. Les ressources internes au ministère n'étaient pas suffisantes pour répondre à la demande du Conseil du trésor, et c'est pour ça qu'apparaît ce dossier-là, ici, le contrat 06. Et, plus loin, vous en avez un autre qui est dans le même cadre de gestion, qui est de développer l'architecture et un plan d'acquisition d'équipements en informatique. Donc, c'est pour rééquiper le ministère au niveau des équipements et refaire des systèmes d'information.

M. Garon: Ça marche, vérifié.

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

M. Garon: Réseaux locaux à la Direction... Réaliser l'implantation de réseaux locaux à la Direction... Réseaux locaux de quoi?

M. Elkas: C'est annulé, celui-là.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est annulé. Il n'a pas été donné.

M. Garon: Annulé?

M. Elkas: Annulé.

M. Garon: Vous ne l'avez pas fait et vous ne le ferez pas.

M. Elkas: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7.

M. Garon: Proposer les options organisationnelles les plus adaptées aux besoins des clientèles que le MTQ doit desservir et ce, en optimisant les ressources actuellement disponibles. Est-ce que l'étude est faite?

M. Elkas: Ça fait partie de la réorganisation du ministère. C'est la firme Mallette qui est le consultant.

M. Garon: Mais est-ce que l'étude est finie?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça fait longtemps?

M. Elkas: Ça a été déposé au mois de novembre.

M. Garon: Parce que c'est une autorisation budgétaire... Pardon?

M. Elkas: Ça a été déposé au mois de novembre.

M. Garon: Ça a pris un mois, parce que l'autorisation budgétaire était en octobre.

M. Elkas: Ça fait depuis le mois de juillet qu'ils travaillent avec nous autres.

M. Garon: Voulez-vous dire qu'ils ont travaillé sans que vous soyez autorisé à dépenser cet argent-là?

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Parce que c'est marqué 10-92, octobre 1992. Proposer les options organisationnelles les plus adaptées aux besoins des clients que le MTQ doit desservir et ce, en optimisant les ressources actuellement disponibles. Bien, c'est un engagement du mois de novembre 1992, et vous dites que vous avez eu l'étude en novembre. Franchement, là, il y a des fois qu'on dit qu'ils n'étudient pas vite mais, là, ils ont étudié plus vite que... Même en travaillant jour et nuit, pour dépenser 48 000 \$, il a fallu qu'ils...

M. Elkas: C'est une autorisation du 15 juin 1992.

M. Garon: On ne l'a pas vue, en juin.

Une voix: On a commencé à travailler en juillet avec...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On a commencé à travailler au mois de juillet avec ces gens-là. L'autorisation a été donnée au mois de juin.

M. Garon: Mais ce n'est pas dans les engagements financiers de juin. Ça apparaît au mois de novembre 1992. Mais l'étude est faite?

M. Elkas: Oui.

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

M. Elkas: C'est une étude à l'interne qu'on a fait faire. Lorsqu'on aura terminé notre

consultation, environ le 15 février de cette année, ça me fera plaisir de la rendre publique.

M. Garon: Consultation de...?

M. Elkas: Des régions.

M. Garon: Mais, là, les décisions sont prises. Vous dites que les consultants...

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: Vous annoncez les décisions, puis vous les consultez après.

M. Elkas: On a dit qu'on était pour faire la consultation. C'est en marche, c'est en cours, là.

M. Garon: Mais les changements sont annoncés à Amos. Même le ministre du Développement régional, le député de Maskinongé, M. Picotte, a dit que vous auriez dû consulter avant de faire ça. Ça a été dit en Abitibi; il a dit que M. Elkas aurait été bien plus avisé de consulter les gens avant de leur annoncer des changements comme ça. (17 heures)

M. Elkas: Oui, mais je pense que le député de cette région a dû bien comprendre, comme les autres, que c'était une proposition qui avait été déposée comme bien d'autres propositions. Est-ce qu'on est rendu au point qu'on va empêcher des fonctionnaires de nous faire des recommandations pour but de discussion ou de consulter le milieu? Alors, c'est un peu le but de l'exercice. On a dit qu'on était pour rendre des décisions après la consultation du 15 février.

M. Garon: Votre conférence de presse disait que c'était décidé.

M. Elkas: Une minute! Ce n'était pas décidé.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ce n'était pas décidé.

M. Garon: Il n'y a rien de décidé actuellement dans le réaménagement du ministère?

M. Elkas: Il y a des endroits où il y aura des changements majeurs qui peuvent affecter des régions, qui vont être visitées. Il y aura de la consultation dans le milieu, les consultations vont être complétées le 15 février et, après ça, on prendra nos décisions.

M. Garon: Où y aura-t-il des consultations, par rapport aux places où il n'y en aura pas? Pouvez-vous mentionner toutes les places où il va y avoir des consultations? Les villes, seulement celles où il y en aura, pas celles où il n'y

en aura pas.

M. Elkas: On consulte les intervenants du milieu; c'était notre engagement, d'ailleurs.

M. Garon: Mais vous dites que vous allez consulter où il y aura des changements majeurs. Donc, il y en a qu'on ne consultera pas.

M. Elkas: Il y a des gens qui veulent intervenir; on a dit qu'on était pour les consulter.

M. Dufour: Oui, mais la décision est-elle prise ou pas?

M. Elkas: Il y en a d'autres pour qui c'est acceptable, et il n'y a pas de problème.

M. Garon: Parce que sur certains documents qu'on a vus quand le sous-ministre est venu nous voir, nous, les députés, c'était marqué «Projet».

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Sauf que les autres documents que les employés ont eus dans le domaine, ce n'était pas marqué «Projet» sur le document, c'était marqué... Ils ont dit que c'était annoncé comme une décision. Alors, il y a eu...

M. Elkas: C'est un projet.

M. Garon: Et vous, à votre conférence de presse... Le ministre, dans sa conférence de presse, Mme la Présidente, a dit que c'était une décision exécutoire.

M. Elkas: Sur l'effectif et puis sur les orientations du ministère.

M. Garon: Et les modalités, ce n'est pas exécutoire, vous dites?

M. Elkas: C'est ça qu'on est en train de faire, justement; c'est pour ça qu'on est en consultation.

M. Garon: Il n'y a rien d'exécutoire, ou s'il y a des choses exécutoires et d'autres qui ne le sont pas?

M. Elkas: Il y en a qui le sont et d'autres qui ne le sont pas.

M. Garon: Comment on peut faire la différence? On ne le sait pas.

M. Elkas: Bien, il y a des gens qui ont voulu intervenir dans certaines, il y a des projets qu'on avait déposés, et puis c'est là, justement, qu'on est en train de consulter.

M. Dufour: Mais est-ce une consultation qui est de nature à pouvoir changer des choses ou si c'est une consultation où la décision est arrêtée?

M. Elkas: Bien, on va écouter ce qu'ils ont à dire. Il y a aussi l'orientation du ministère et, en plus de ça, il y a peut-être des ouvertures qui se font au niveau d'autres ministères. C'est important qu'on sache les activités du milieu. Alors, si le MLCP doit transférer quelqu'un ou qu'il y a un poste qui s'ouvre dans telle ou telle région, qui pourrait être comblé par une personne de chez nous, pourquoi pas?

M. Dufour: Ça, c'est au point de vue du personnel, mais si c'est la fermeture des directions régionales, par exemple, que vous changez de place et que vous démantibulez? Il y a ça aussi, dans le portrait.

M. Elkas: Mais, ça, c'est une orientation de fond. Ça, c'est sûr...

M. Dufour: Mais est-ce que vous allez consulter là-dessus, ou pas? C'est juste sur des modalités que vous allez consulter. La décision est prise.

M. Elkas: Sur les modalités, oui, c'est sûr. C'est là qu'on s'est engagé.

M. Dufour: Mais les décisions sont arrêtées.

M. Elkas: Sur le cadre, oui.

M. Dufour: Est-ce que c'est ce qui a circulé, ou bien c'est autre chose?

M. Elkas: Bien, là, vous me dites ce qui a circulé.

M. Dufour: Bien, il a circulé des documents. D'ailleurs, votre sous-ministre est très bien au courant.

M. Elkas: Il a circulé tellement de choses, on ne sait pas... Tu sais, il y a des choses qui...

M. Dufour: Non, non. M. Lalande est bien au courant; il en a vu, de ces documents-là. Ça circulait. Il y en avait deux.

M. Elkas: Tout ce qui a circulé, qui venait de chez nous, c'était marqué «Projet».

M. Dufour: Oui. C'est là-dessus que ça va se prendre, les décisions?

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Bien, alors, ce n'est plus un projet, c'est devenu une réalité.

M. Elkas: Mais il reste à décider des modalités.

M. Dufour: C'est sûr. Si les décisions sont arrêtées, c'est les modalités.

M. Garon: Mais, les modalités, ça veut dire quoi?

M. Dufour: On dit: Tu es destiné à mourir mais tu choisis la corde. Ça, c'est une modalité. Une corde de lin ou bien une corde de coton.

M. Garon: Mais les gens qui veulent être consultés, il faut qu'ils ferment la ville pour une journée, ou bien...

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Comment ça marche? Pour être consulté, là, il faut faire quoi?

M. Elkas: On fait notre tournée, comme... D'ailleurs, je pense que c'est vous qui avez recommandé qu'on fasse notre recommandation.

M. Garon: Non, non, je n'ai pas d'objection. Mais vous êtes allés où, à date? Et qui fait la tournée, le ministre lui-même ou des fonctionnaires?

M. Elkas: Il y a le directeur régional, il y a des gens du cabinet de M. le ministre délégué aux Transports et les gens de mon cabinet aussi.

M. Garon: Vous, vous ne la faites pas?

M. Elkas: Bien, je suis ici, là. Je ne peux pas la faire.

M. Garon: Non, non!

M. Elkas: Il y en a une aujourd'hui. Aujourd'hui.

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

M. Elkas: La Basse-Côte-Nord a été faite. Québec-Sud, aujourd'hui. C'est M. Middlemiss qui est là.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir l'échéancier de la tournée...

M. Elkas: Oui, oui, ça va nous faire plaisir, oui.

M. Garon: ...avec les villes et les dates?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: On pourra avoir ça aujourd'hui?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Cet après-midi?

M. Elkas: Non, pas cet après-midi. On va vous l'envoyer demain.

M. Garon: Je ne voudrais pas avoir les dates après que la tournée sera finie.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Qui vous rencontrez, qui vous invitez, et vous les invitez comment?

M. Elkas: Peut-être que... Si ça ne vous dérange pas... A-t-il des engagements financiers demain, M. Middlemiss?

Une voix: Oui.

M. Elkas: C'est une question que vous pouvez demander à M. le ministre délégué aux Transports, vu que c'est lui qui parraine le dossier. C'est lui qui parraine le dossier, mais, si vous voulez avoir une réponse de moi, vous allez attendre à demain.

M. Garon: O.K.

M. Elkas: O.K.?

M. Garon: C'est vous qui avez les... C'est une réforme du ministère, pas seulement de la voirie.

M. Elkas: Non, non. C'est parce qu'on avait le ministre délégué aux Transports pour faire la tournée.

M. Garon: Oui, mais c'est vous qui êtes en charge de cette réforme-là. C'est vous qui l'avez annoncée.

M. Elkas: Non, non, non. Moi, ça ne me dérange pas. Non, non, et je suis prêt à accepter mes responsabilités. Je l'ai dit publiquement: il y a une réforme qui va se faire au ministère des Transports, une réforme qui est nécessaire. Il faut décentraliser notre structure, qui est immense, pour mieux servir le milieu. Ça, c'est l'objectif: rendre le ministère encore plus efficace. Je ne regrette absolument rien de ce qu'on a fait dans le passé, mais on a des objectifs. Les objectifs, c'est justement ça: mieux servir le milieu, à moindre coût.

M. Garon: De Jonquière à Roberval, d'Amos à...

M. Elkas: Ça, je vais vous en reparler demain, à savoir quand on va visiter le milieu.

M. Garon: De Rouyn à Amos. Non, de Amos...

M. Dufour: Mieux participer ou mieux faire payer?

M. Elkas: Voyons donc! «Mieux faire payer».

M. Dufour: Bien oui, mais...

M. Elkas: Je pense que le député de Jonquière comprend bien notre orientation, et il comprend bien aussi... Il doit se sentir pas mal seul, parce que je dois vous dire que, pendant les fêtes, j'en ai écouté bien des maires du milieu. Ils ont peut-être hâte; ils ont hâte de prendre leurs responsabilités parce qu'ils savent qu'ils peuvent bien faire.

M. Dufour: Je vais vous dire, je vais vous en parler, moi, si vous voulez en parler. C'est vous qui attaquez. Les maires ont hâte? C'est entendu qu'en ville, à Montréal et à Dollard-des-Ormeaux, ils ne doivent pas avoir grand problème de réseau rural, là. Moi, je suis allé rencontrer ma municipalité, une municipalité rurale...

M. Elkas: Je m'excuse. Je m'excuse, mais peut-être... J'habite..

M. Dufour: Ou Kirkland. Vous pouvez aller chercher toutes les villes alentour de Montréal. Ces maires-là ne sont pas affectés. Ce n'est pas à ceux-là qu'il faut parler. Mais je peux vous dire que les municipalités, les maires qui vous disent qu'ils ont hâte, il faudrait toujours bien savoir à quoi ils vont s'engager.

M. Elkas: Il y a des gens dans les régions qui ont hâte de la prendre, cette responsabilité.

M. Dufour: Oui, oui.

M. Elkas: Ils peuvent accepter de...

M. Dufour: Bien, moi...

M. Elkas: Il y en a de moins en moins qui crient.

M. Dufour: Ça se «pourrait-u», là, que...

M. Elkas: Montrez-moi donc les listes des personnes qui ne sont pas satisfaites. Dites-moi qui n'est pas satisfait. Nommez-les!

M. Dufour: Venez vous promener chez nous, et je vais vous en montrer, moi. La municipalité de Lac-Kénogami, la municipalité...

M. Garon: La liste serait moins longue si vous donniez la liste de ceux qui sont satisfaits.

M. Dufour: Oui. Voilà!

M. Elkas: Non, non, non. Là, vous me dites, vous, que les gens ne sont pas satisfaits. Amenez la liste.

M. Dufour: La municipalité de Lac-Kénogami...

M. Elkas: Puis?

M. Dufour: ...la ville de Jonquière. Parce qu'ils ramassent tout. Voyons donc! Ils ramassent des coûts. Ce n'est pas compliqué. Vous ne me ferez pas accroire qu'à Rimouski vous irez tenir ce langage-là au maire pour dire que tout le monde est content. Voyons donc! Ils ne savent même pas les chemins qu'ils vont avoir.

M. Garon: Ils ont une prison pour s'occuper des mécontents.

M. Dufour: Voyons! Voyons!

M. Elkas: Il y a Gaspé, Percé. Il y a Baie-Comeau, Val-d'Or, Abitibi. Ce ne sont pas des gens qui appellent et qui disent: Oui...

M. Dufour: Ils sont tous contents, eux autres? Ils sont contents des modalités, tout?

M. Elkas: C'est sûr que ce n'est pas tout le monde, Mme la **Présidente**, qui va flatter, qui va féliciter le gouvernement. Ce n'est pas tout le monde qui fait ça.

M. Dufour: Ceux-là qui vont dans la rue, c'est des imbéciles.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, je peux vous dire que, dans mon comté, les maires sont très heureux de reprendre la responsabilité du réseau routier.

M. Dufour: Bien, vous avez des maires...

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je peux vous expliquer une chose...

M. Dufour: Ça se «pourrait-u» que vous ayez des maires plus politiques que des vrais maires?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais il y a une chose, M. le ministre, que j'aimerais me faire expliquer. C'est que, quand on dit que les municipalités ont des charges extraordinaires, des coûts extraordinaires pour l'entretien de leur réseau... J'ai parlé avec le chef divisionnaire de la MRC du Granit. Il y avait, pour budget d'entretien pour toute la MRC du Granit, 600 000 \$ par année. Dans les compensations qu'on remet aux municipalités, la MRC du

Granit - on remet 545 kilomètres pour la MRC du Granit - ça leur donne un budget de 1 345 000 \$ de compensation.
(17 h 10)

M. Dufour: Vous leur donnez plus que ce que ça va leur coûter.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non. Mais ils vont avoir plus d'argent que le ministère n'en mettait dans leurs chemins.

Mme Pelchat: Comment ça?

M. Dufour: Ce n'est pas le cas chez nous. Ce dont je vous parle, ce n'est pas ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, ce n'est pas le cas! C'est la même compensation partout, dans tout le Québec. C'est 3800 \$ du kilomètre.

M. Garon: Ils vont manquer de chemins dans Mégantic.

M. Dufour: Ça n'a pas de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, en tout cas, c'est ça.

M. Dufour: C'est la multiplication des pains.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça que je ne comprends pas. Comment ça se fait...

M. Dufour: C'est ça. Ça doit être...

La Présidente (Mme Bélanger): ...qu'on donne plus que ce qu'on dépensait avant?

M. Dufour: ...le syndrome de la saucisse Hygrade.

La Présidente (Mme Bélanger): Et les maires sont très heureux de ça. Bon.

Mme Pelchat: Et vous en avez 49.

La Présidente (Mme Bélanger): J'en ai 49, maires, et ils sont heureux.

M. Dufour: Moi, j'en ai entendu. J'en ai rencontré, hier soir encore, avant de m'en venir.

Mme Pelchat: C'est parce qu'ils ont un bon député.

La Présidente (Mme Bélanger): Le député leur a expliqué.

M. Dufour: Ça doit être des chialeux, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je leur ai expliqué positivement ce que c'était...

Mme Pelchat: Et ils ont compris.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et ils ont compris. Mais si on leur dit toutes sortes d'affaires pour leur faire peur..

M. Dufour: Mais une municipalité qui avait 60 000 \$ pour l'entretien des chemins et qui, demain, n'a plus une cent, votre maire est content, lui?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Dufour: Une municipalité qui avait 60 000 \$ pour l'entretien des chemins...

M. Elkas: On peut...

M. Dufour: ...et, du jour au lendemain, elle n'a plus une maudite cent, le maire est content?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. Celui qui a le plus bas dans toutes mes municipalité, moi...

M. Dufour: Vous avez des traitements spéciaux.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il a 72 000 \$ de compensation.

M. Dufour: Vous savez pourquoi? C'est parce que vos municipalités sont tellement pauvres qu'elles ne sont pas capables de s'en tirer. Il faut que ce soient des municipalités pauvres pour qu'elles arrivent comme ça.

M. Garon: Oui.

M. Dufour: Parce que les municipalités qui ont un peu d'argent, elles se sont fait pincer sur un maudit temps, et c'est de même. C'est pour ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y en a pas, de municipalités qui ont des réserves.

M. Dufour: Non, non. Vous avez des municipalités où l'indice de richesse est très bon. Ça fait qu'elles vont rester dans leur misère. Sainte Misère, priez pour nous!

M. Garon: Mais il y a des masochistes aussi.

M. Dufour: C'est ça.

M. Garon: Des gens qui disent: Fais-moi mal, j'aime ça.

M. Bergeron: Vous voulez dire que quel-
qu'un qui ne se plaint pas, c'est parce qu'il est

masochiste. C'est peut-être parce que ça a du (Consultation)
bon sens.

M. Garon: Non, non.

M. Dufour: Les municipalités qui ont...

M. Garon: Je voulais dire que c'est parce qu'ils sont plus libéraux que maires. Il y en a qui sont plus libéraux que maires.

M. Bergeron: Ce n'est pas une question d'être libéraux ou d'être péquistes...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non. Ce n'est pas...

M. Bergeron: ...c'est une question qu'il faut que tu paies, au bout de la ligne.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vais vous en nommer un que vous connaissez, qui est très péquiste - et il va être candidat, en plus - et il est très heureux...

M. Garon: Qui?

La Présidente (Mme Bélanger): ...du transfert. Normand Potvin. Ça va être mon adversaire à la prochaine élection. Il est très heureux du changement, lui.

M. Garon: Il est maire où?

La Présidente (Mme Bélanger): Il est maire de Newport. Il va avoir 350 000 \$ de compensation annuellement.

M. Dufour: Écoutez un peu. Moi, j'ai des municipalités qui retireraient quelque chose, et là elles ne retirent rien.

La Présidente (Mme Bélanger): Normand Potvin, candidat péquiste dans Mégantic-Compton pour la prochaine élection.

M. Dufour: Quand même que vous me diriez...

La Présidente (Mme Bélanger): Appelez-le. Il est très heureux de ça.

M. Dufour: ...que ces municipalités-là sont contentes, ce n'est pas vrai. Je vais vous sortir les calculs, je les ai. Je vais vous les apporter demain...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Dufour: ...les calculs. Je vais vous en montrer, des municipalités. Elles sont toutes très contentes! Vous viendrez faire un tour. On va vous faire un beau monument.

M. Elkas: Mme la Présidente, est-ce qu'on peut avancer?

M. Dufour: On peut dire que c'est une réforme dont vous allez ramasser les petits quelque part. Mais, en tout cas, je pense que le monde a décidé de...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Elkas: Ayez donc un peu de confiance, M. le député.

M. Dufour: Non. Je pense que le monde a décidé...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a eu une petite pause. Est-ce qu'on peut revenir?

M. Dufour: ...de subir, et vous allez payer le prix un jour, c'est certain.

M. Elkas: Moi, j'aurais espéré...

M. Dufour: C'est ça qui arrive dans la société. Ne vous en faites pas. Il y a le système aussi qui dit...

M. Elkas: ...que vous auriez plus de confiance dans le monde municipal.

M. Dufour: Ah, voyons donc! Pour la confiance, vous regarderez votre collègue.

M. Elkas: C'est un peu ça. Moi, j'en ai.

M. Dufour: La confiance que vous avez, c'est quand vous leur bottez le derrière et qu'ils acceptent et disent: On aime ça. Ça, c'est la confiance que vous voulez avoir. Moi, j'ai toujours considéré que les municipalités, c'était du monde adulte. Ça fait que ce n'est pas vrai, ce que vous dites. Ça fait assez longtemps que je suis dans ce domaine-là, et ça fait assez longtemps que je les...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça fait sept ans que vous n'êtes plus dans ce domaine-là.

M. Dufour: ...côtoie pour savoir à quoi m'en tenir là-dessus.

M. Bergeron: L'augmentation des taxes n'a jamais été aussi basse que cette année dans les municipalités rurales.

M. Dufour: Pour combien de temps? Bien oui, mais, coudon, on les...

M. Bergeron: C'est des faits.

M. Dufour: Vous faites comme le ministre des Affaires municipales, vous lisez les journaux qui font votre affaire.

M. Bergeron: Bien, je lis les journaux de mon comté...

M. Dufour: Bien oui.

M. Bergeron: ...et quand ils disent qu'il n'y a pas d'augmentation à Saint-Joseph-du-Lac...

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

M. Bergeron: ...il n'y a pas d'augmentation. Que voulez-vous que je vous dise? C'est ça qui est écrit.

M. Dufour: Ça va durer combien de temps?

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous revenons à l'engagement 7.

M. Elkas: Merci beaucoup, vous êtes bien aimable.

M. Dufour: Ça tord les bas de laine.

M. Garon: La délégation qui va rencontrer les gens, elle va rencontrer qui dans sa tournée? Ils vont être invités comment? Est-ce que les rencontres vont être publiques ou privées?

M. Elkas: J'ai demandé au ministre délégué de monter l'échéancier des consultations qu'il est en train de faire, justement, dans le moment. Il a rencontré des gens du milieu de la rive sud, aujourd'hui, de Québec. Je ne peux pas vous dire qui il a rencontré comme tel.

M. Garon: Des gens de la rive sud de Québec?

M. Elkas: Je ne peux pas vous dire qui il a rencontré comme tel, mais peut-être que...

M. Garon: Ce n'était pas public.

M. Elkas: Je vais m'informer et je vais vous revenir aussitôt que j'aurai la liste et l'échéancier que...

M. Garon: Qui rencontrait-il sur la rive sud de Québec?

M. Elkas: ...le député délégué va préparer ou a préparé pour ses visites dans le milieu.

M. Garon: Qui rencontrait-il?

M. Elkas: C'est lui qui l'a montée, la liste; c'est lui qui...

M. Garon: Mais ce n'est pas public.

M. Elkas: Comme je vous l'ai dit, j'étais pour vous donner l'information demain.

M. Garon: Je ne suis même pas au courant. Ça veut dire que le monde ne doit pas beaucoup savoir qu'il y a une rencontre. Rencontrer des maires libéraux, il y en a en masse sur la rive sud.

M. Elkas: Le maire de Lévis, c'est un bon gars.

M. Garon: Ensuite?

M. Elkas: Mme la Présidente, je crois que c'est la deuxième fois que je réponds à la question du député.

M. Garon: Mais il rencontre qui?

M. Elkas: Comme je l'ai dit, vous pourriez poser la question au ministre délégué aux Transports, qui a été chargé de monter l'échéancier et d'identifier les gens qu'il était pour rencontrer. Si vous ne voulez pas l'écouter, ça va me faire plaisir de vous déposer l'information dans les semaines ou les jours qui suivent.

M. Garon: Je le sais, ce qu'il va me dire. Il va me dire: Vous auriez dû le demander à M. Elkas.

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Mais c'est ça qu'il fait. On lui demande une question et il répond: Vous auriez dû le demander à l'autre.

M. Elkas: Dans ce cas-là, je vais vous donner l'information demain. Je vais vous donner l'information.

M. Garon: Qui rencontre-t-il? Les gens sont avisés comment? En tout cas, s'ils se sont rencontrés sur la rive sud aujourd'hui, c'est le secret le mieux gardé de la rive sud, parce que personne n'est au courant. C'est un peu comme la réunion au Château sur l'avenir du transport dans la région de Québec, puis personne n'est au courant. Le taxi aussi. C'est des réunions secrètes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 7?

M. Elkas: C'est drôle, vous dites ça, M. le député de Lévis, mais...

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

7 est vérifié.

M. Elkas: ...ça prend peut-être un ministre de Montréal pour venir joindre les gens du milieu de Québec. Je ne pense pas que vous auriez pu le faire, vous. Je suis allé, avec de l'information que j'ai recueillie des experts du milieu municipal, pour la présenter aux élus municipaux. Il me semble qu'il y a une façon de faire les choses. Simplement convoquer des élus puis de dire: Montrez-moi les problèmes, et leur faire perdre leur temps... On a préparé le milieu avant de les convoquer. Il y a eu une convocation...

M. Garon: Vous avez rencontré les ex-maires?

M. Elkas: ...du milieu municipal. Il y a une table de concertation qui a été montée. Ça, ça a été fait, chose que vous n'auriez jamais pu faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8.

M. Garon: Comme ça, ils sont heureux?

M. Elkas: Ils sont au travail, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ils sont contents, ils sont heureux. Je vais dire au maire de Lévis que le ministre des Transports a dit qu'il était parfaitement heureux.

M. Elkas: Ils sont au travail, M. le député de Lévis.

M. Garon: O.K.

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

M. Garon: Vous n'osez pas dire qu'ils sont heureux, hein?

Une voix: Il l'a dit tout à l'heure.

M. Garon: L'engagement 8, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10?

M. Garon: Qu'est-ce que c'est ça? Règlement hors cours d'une poursuite judiciaire no 500-05-006488-900 sur le contrat 665-0925-3, ayant pour objet la construction des quais et

d'un tunnel piétonnier à la station du train de banlieue Vendôme, dans la ville de Montréal, c.e.p. de Westmount.

M. Elkas: Ça, c'est bien compliqué, Mme la Présidente, très, très compliqué. C'est des dépassements sur des travaux qui ont été faits en 1983.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: 42 % d'augmentation sur les montants. Le ministre, dans le temps, c'était Michel Clair, pour des travaux qui ont été effectués à cette station.

M. Garon: Mais on est rendus en 1993. En 1983, il y avait une poursuite judiciaire. Pourquoi vous n'avez pas laissé le procès suivre son cours?

M. Elkas: M. Clair n'a pas payé sa facture. Il y a eu une réclamation, et on doit la payer.

M. Garon: Il avait peut-être raison de ne pas payer. S'il ne voulait pas payer, vous, vous payez.

M. Elkas: Il y a une cour, puis c'est un jugement, et on devait le payer.

M. Garon: Non, non, c'est un règlement hors cour sur une poursuite judiciaire. Donc, ça veut dire...

M. Elkas: Hors cour.

M. Garon: Hors cours, ça veut dire que ça n'a pas connu l'issue finale. Vous avez réglé avant que le juge ne se prononce.

M. Elkas: Oui, mais il y avait une réclamation pour 650 000 \$, puis on a réglé pour 165 000 \$.

M. Garon: Ça ne fait rien. Si on ne les devait pas, les 650 000 \$. Vous dites que le ministre des Transports ne voulait pas payer, peut-être qu'on ne le devait pas. Le ministère des Transports ne le devait pas. Vous réglez 650 000 \$ pour 165 000 \$.

M. Elkas: Vous pensez qu'on devait peut-être prendre une chance? (17 h 20)

M. Garon: Bien! pas prendre une chance. Tu dois ou tu ne dois pas. Tu as une bonne cause ou tu n'as pas une bonne cause. Normalement, c'est le ministère qui prend les décisions avant. Ce n'est pas le ministre qui prend des décisions, souvent, concernant ces affaires-là, c'est les fonctionnaires qui disent si la cause est bonne ou n'est pas bonne. Alors, comment ça se fait

qu'à un moment donné on laisse aller ça pendant 10 ans et, à un moment donné... Parce que vous êtes là, quand même, depuis 1986. Les poursuites ont dû se prendre... En quelle année? Je ne le sais pas. Les travaux, vous avez parlé de 1983, mais la poursuite s'est prise en quelle année?

Une voix: À part ça, ce n'est pas M. Clair, le ministre...

M. Garon: La poursuite a été prise en quelle année?

M. Elkas: Ils ont toujours demandé 648 586 \$.

M. Garon: Mais la poursuite a été prise en quelle année?

M. Elkas: Toujours...

M. Garon: La poursuite a été prise devant les tribunaux en quelle année? On ne sait plus en quelle année la poursuite a été prise?

M. Elkas: Le dépôt devant le tribunal a été fait le 18 mai 1990.

M. Garon: Ah, ah! Donc, vous étiez au pouvoir depuis cinq ans. Donc, si ça a été jusqu'en poursuite, ça veut dire que vos fonctionnaires disaient que vous ne deviez pas payer.

M. Elkas: Non, pas nos fonctionnaires; nos avocats nous ont fortement recommandé de régler pour 165 000 \$.

M. Garon: Ou moins.

M. Elkas: N'oublions pas une chose...

Une voix: Ils sont à commission.

M. Garon: Je comprends vos avocats, là, mais... Qui étaient vos avocats là-dedans?

Une voix: Des avocats de Québec?

M. Garon: Non, c'est Westmount. Westmount, ça doit être à Montréal. Qui sont les avocats qui vous ont recommandé de payer?

M. Elkas: Jean-Paul Dupré et Associés. C'est l'entrepreneur qui a déposé sa réclamation au mois de mai 1990.

M. Garon: Et votre contentieux disait quoi? Vos fonctionnaires disaient quoi? Parce qu'ils ont laissé aller jusqu'à la poursuite.

M. Elkas: Ils ont toujours réclamé et ils ne se faisaient pas payer, alors ils ont réclamé...

M. Garon: Je comprends, parce que...

M. Elkas: ...le montant de 648 000 \$.

M. Garon: Si vos fonctionnaires ne payaient pas, c'est parce qu'ils considéraient qu'ils ne devaient pas l'argent. Alors, il a fallu qu'il y ait des poursuites.

M. Elkas: On considérait qu'on ne devait pas payer le plein montant.

M. Garon: Alors, vous avez considéré qu'à 165 000 \$ c'était correct. Avez-vous offert 165 000 \$ avant?

M. Elkas: Non, je ne le sais pas, je ne peux pas vous le dire.

M. Garon: La première réclamation est arrivée au ministère à quelle date? Vous avez dit que les travaux ont été faits en 1983. La première réclamation est arrivée à quelle date?

(Consultation)

M. Elkas: La première demande avait été faite le 21 novembre 1983. Les demanderessees donnaient au ministre des Transports, à l'époque, M. Michel Clair, avis de leur intention de réclamer tous les frais résultant des retards et changements dans les conditions d'exécution, ainsi qu'il appert de la lettre dont une copie est produite. Tout ça pour vous dire que, oui, la demande a été faite; il y a eu des retards, il y a eu des modifications, elles se trouvaient dans une position de justifier leur réclamation. On a résisté, au ministère. Ça a été devant la cour en 1990, le 18 mai. Puis c'est là qu'on a décidé, nous autres, qu'on aurait une meilleure chance de régler hors cour et ne pas payer le montant.

M. Garon: Ils ont diminué considérablement le montant qu'ils demandaient.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Ça n'a pas été une mauvaise décision.

M. Garon: Donc, ça n'a pas été une mauvaise décision.

M. Elkas: De notre part.

M. Garon: Hein? Ni du ministre Clair, à ce moment-là.

M. Dufour: C'est quoi, cette affaire-là, de dire...

M. Garon: Ni du ministre Clair, qui avait une vue claire. Continuons.

La Présidente (Mme Bélanger): Continuons. Alors, le règlement hors cours, l'engagement 10 est vérifié.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: À 11, j'aimerais savoir... Regardez ça, là: Conseiller la Direction des technologies de l'information du ministère des Transports et réaliser le plan stratégique relatif aux technologies de l'information. C'est la même chose: DMR. Il y en avait un autre à 5. C'est la même chose, pour 34 000 \$. Là, c'est pour 72 700 \$. C'est quoi, cette affaire-là?

M. Elkas: Le sous-ministre, M. Halley, a dit tout à l'heure qu'il y en avait un autre. C'est celui-là.

M. Garon: Vous en avez donc bien besoin, de conseils, dans la Direction des technologies.

M. Elkas: Ça fait partie du plan stratégique demandé par le Conseil du trésor.

M. Garon: C'est le Conseil du trésor qui vous demande de dépenser de l'argent? Vérifié.

M. Elkas: Ça nous oblige à avoir un plan stratégique.

M. Garon: Ah oui! Merci.

M. Dufour: La stratégie, c'est bien important.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 11?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 12.

M. Garon: C'est quoi, la patente, là? Effectuer une recherche en géotechnique et en structure sur un nouveau type d'ouvrage en utilisant le concept Ter-Voile, réalisé à Matane. C'est quoi, le concept?

M. Elkas: O.K. M. Yvan Demers, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Garon: 66 909 \$ à l'Université Laval.

M. Demers: C'est un nouveau type de mur, un nouveau concept de soutènement qui a été construit sur la route 195, Saint-René-de-Matane,

deux sections: une de 0,6 km et une autre de 1 km. C'est un concept nouveau qui a été développé dans le cadre d'un projet de recherche, il y a plusieurs années, par l'Université de Sherbrooke, qui a été essayé. On a construit un mur le long de la route 155, dans la Mauricie, le long de la rivière Saint-Maurice. Et celui de Matane est un concept nouveau dans le sens qu'il utilise des petites poutres de béton. Alors, le contrat qui a été octroyé à l'Université Laval, c'est dans le but d'instrumenter le mur pour être capable d'en retirer des lectures pour mesurer différents paramètres pour voir le comportement du mur.

M. Garon: C'est un mur de quoi? On ne voit pas que c'est un mur.

M. Demers: C'est un mur de soutènement.

M. Garon: Un mur de soutènement de quoi?

M. Demers: C'est un mur qui soutient la route 195 le long de la rivière.

M. Garon: Ce n'est pas marqué. C'est marqué: «un nouveau type d'ouvrage utilisant le concept Ter-Voile».

M. Demers: Ter-Voile, c'est un concept de soutènement.

M. Garon: Ça soutient la route.

M. Demers: Oui.

M. Garon: Puis, pas loin de la rivière Matane?

M. Demers: Le long de la rivière Matane.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12, vérifié. J'appelle l'engagement 13.

M. Garon: Réalisation du projet de recherche intitulé «Développer une panoplie d'accès-soires de signalisation à haute densité en y intégrant, entre autres, des lumières stroboscopiques». C'est quoi, l'affaire? Moi, je ne comprends pas. C'est difficile à comprendre, à lire ce qui est écrit.

M. Demers: Oui, c'est un...

M. Garon: Vous voulez signaler quoi, au juste, là?

M. Elkas: C'est pour améliorer l'efficacité des lumières au niveau de la signalisation, surtout dans les sites de construction.

M. Garon: Les lumières de trafic?

M. Elkas: Non, les clignotants.

M. Garon: Les clignotants?

M. Elkas: Oui, sur les chantiers. Comme vous le savez, on veut continuer à améliorer notre bilan routier. Il y a des accidents sur les chantiers. Il y en a eu dernièrement dans le bout d'Iberville. Il faut absolument reprendre cette question où on va améliorer la visibilité des clignotants, et c'est de la recherche pour améliorer.

M. Garon: Est-ce qu'on regarde comment ils font ça ailleurs?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Est-ce qu'on regarde comment ils font ça ailleurs?

M. Elkas: Oui, oui, définitivement.

M. Garon: Moi, je remarque qu'aux États-Unis la signalisation est bien meilleure qu'ici.

M. Elkas: Ah bon! là, M. le député...

M. Garon: En Europe, ils n'ont pas d'hiver, mais ailleurs.

M. Elkas: Aux États-Unis, je vous demande... Aux États-Unis...

M. Garon: Allez-y, faire un tour. Promenez-vous à New York, regardez les...

M. Elkas: Il y a quelqu'un qui arrive de la Caroline du Nord, et je vous mets au défi d'aller sur les lieux voir comment c'est organisé. Je suis sûr que ça change d'État en État. Je comprends que vous passez énormément de temps aux États-Unis, dans le bout du New Hampshire. «C'est-à» de là, justement, que vous parlez?

(17 h 30)

M. Garon: Non, je parlais de New York. Je parlais des États de la Nouvelle-Angleterre. Des États qui ont un hiver comme le nôtre et qui ont les mêmes problèmes que nous autres. Moi, je n'essaie pas de voir les États du Sud. Je comprends que c'est plus intéressant, pour un fonctionnaire, d'aller dans les États du Sud, l'hiver, mais, moi, je reste dans les États de la Nouvelle-Angleterre.

M. Elkas: Ça adonnait qu'il était en vacances, et puis il était dans le milieu. Alors...

M. Dufour: Mais il ne travaillait pas s'il était en vacances.

M. Garon: Regardez l'État de New York. L'État de New York, c'est un État qui nous

ressemble. Il a le même climat que nous autres. Il y a des montagnes, il y a toutes sortes de choses. Regardez la signalisation. Même rien que sur les autoroutes, au lieu d'avoir toutes sortes de «guidis» à côté, en l'air et tout ça, regardez comment c'est fait. Il y a une constance dans la signalisation. Si vous cherchez telle information, vous savez qu'elle est sur le côté, telle autre information est en l'air. Au Québec, des fois, c'est en l'air, des fois, c'est à côté, des fois, c'est ailleurs.

Une voix: Des fois, il n'y en a pas.

M. Garon: Alors, ce n'est jamais pareil.

Une voix: Bien souvent, il n'y en a pas.

M. Garon: Souvent, on signale après l'événement. On serait mieux de dire: Voici la sortie que vous auriez dû prendre, mais vous l'avez manquée parce qu'on ne vous l'a pas dit avant.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Si vous ne me croyez pas, vous embarquerez dans mon auto, puis je vais vous en montrer.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'avoue peut-être que, oui, notre signalisation laissait à désirer dans le passé, mais je pense qu'il y a eu de nettes améliorations. Si je vous disais, du programme qu'on a en marche pour la région de Montréal, qui va indiquer justement par panneaux aux gens de sortir à telle sortie parce qu'il y a du blocage ailleurs, que ce soit de la construction ou un accident... Oui, on est en voie d'accomplir un projet qui va être très apprécié par le milieu.

M. Garon: Avez-vous fait une étude?

M. Elkas: Alors, on est loin d'être à 100 % dans notre signalisation, mais de jour en jour on améliore, et puis ça s'en vient de mieux en mieux. C'est en faisant de la recherche dans certains types de signalisation que ça va nous aider aussi à mieux protéger notre société.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre s'il a fait beaucoup de projets de recherche pour les «stops» sur les panneaux.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: Parce que vous êtes bien mieux de mettre les panneaux à la bonne place que de mettre des «stops».

M. Elkas: Pauvre député!

M. Garon: Est-ce qu'il a fait beaucoup de projets de recherche? Est-ce que c'est demandé en Italie, quand un Français va en Italie, si ce n'est pas marqué «arrêt», si le Français peut faire un accident, ou bien, quand il va en Allemagne, c'est marqué «Achtung» et le gars ne sait pas ce que ça veut dire, alors, qu'il peut faire un accident à cause des Allemands qui n'écrivent pas en français sur les panneaux? Est-ce qu'il a fait des études dans ce sens-là?

M. Elkas: Je pense que... Question de faire des études, le mot «stop» est international. Le mot «stop» est français. Le mot «stop» est italien.

M. Garon: Je comprends ça.

M. Elkas: Le mot «stop» est anglais. Les Anglais ont adopté le mot «stop» des Français. Alors, qu'est-ce que je peux vous dire? C'est que le mot «stop» est légal, et puis c'est l'avis que j'ai reçu.

M. Garon: Je comprends. De qui? L'avis de qui?

M. Elkas: En plus de ça... Non, mais je pense que le député de Jonquière va se souvenir de notre collègue, l'ancien maire de Lachine, qui est décédé, le maire Guy Descary, qui a dit, en 1981-1982, qui a décidé de prendre l'avis du premier ministre du temps, M. Lévesque, qui a reconnu que le mot «stop» était légal en français. Il a recommandé au ministre du temps, M. Clair, de le laisser comme étant un mot acceptable. Puis, il y en a certains qui ont accepté le fait que, oui, le mot «stop» était correct, puis l'ont installé dans toutes les intersections de leur municipalité, ou la majorité.

Il y a des municipalités, dans le Québec, qui se servent du mot «stop» seul. Est-ce qu'on devait, au 31 décembre 1992, les forcer à enlever quelque chose qui n'était pas légal? Alors, on s'est dit: Laissons-le vu que 93 % de nos enseignes étaient déjà converties à «arrêt». On va continuer avec notre programme d'«arrêt» au niveau du ministère. Les municipalités, au lieu de les forcer à changer des enseignes qui sont en bon état, on a décidé que les enseignes où apparaissent les mots «stop», «arrêt» sur la même enseigne, on leur a demandé d'écouler ces enseignes, c'est-à-dire qu'aussitôt que la vie utile de cette enseigne sera terminée on le change pour le mot... Elles auront le choix de le faire pour le mot «arrêt» ou «stop», mais c'est un débat qui n'aurait pas dû avoir lieu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 13?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13, vérifié. L'engagement 14.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 16. Non. Novembre. On change de mois. L'engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 2, subvention accordée pour des projets-pilotes de restauration d'habitats le long du Saint-Laurent, Service canadien de la faune, 100 000 \$. Vous ne trouvez pas que c'est un projet qui devrait concerner surtout le MLCP ou l'Environnement? Le ministère des Transports, il...

M. Dufour: Le Service canadien de la faune.

M. Garon: ...le long du fleuve Saint-Laurent, subvention accordée pour des projets-pilotes de restauration d'habitats le long du Saint-Laurent. Pourquoi cette affaire-là? Est-ce que le coût total des projets-pilotes de restauration est de 100 000 \$ ou s'il y a d'autres contributions d'autres ministères? C'est quoi cette affaire-là?

Une voix: Ce n'est pas compliqué, pourtant.

M. Elkas: Le but, l'objectif du projet est le regroupement d'organismes qui font du domaine de la restauration une de leurs préoccupations, et cela, afin de développer l'ensemble et rapidement une expertise et des outils d'intervention qui manquent encore, malheureusement. Certains travaux réalisés jusqu'à maintenant ont permis de cerner des problématiques pour lesquelles les mécanismes de restauration sont encore désuets ou tout simplement inexistantes. Les bénéfices attendus dans cet exercice, c'est de développer une technologie pour assurer la végétation des berges en rochers ou encore pour permettre la création de nouveaux... méthode d'application de mesures de médication ou de compensation, développement économique des mécanismes de mise en valeur des habitats à la suite des interventions du ministère. Ça, de fait, c'est pour empêcher l'érosion au niveau des berges.

M. Garon: Où il y a des routes. Où il y a des routes ou...

M. Elkas: Où il y a des routes.

M. Garon: Vous ne pensez pas que le MLCP... La route devient un genre d'aboiteau, en réalité.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: La route devient un genre d'aboiteau par rapport au fleuve Saint-Laurent.

M. Dufour: C'est une place où on... C'est une réserve, une espèce de réserve.

M. Elkas: Non, ce n'est pas des aboiteaux.

M. Garon: Mais la route, à bien des places, équivalait à un aboiteau.

M. Elkas: Ça peut être ça.

M. Dufour: Ça fait un bord de la réserve.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'il y a un devis là-dessus? La lettre d'offre que vous avez envoyée au Service canadien de la faune, est-ce qu'on pourrait en avoir une copie? Pourquoi vous avez émis ça au Service canadien de la faune plutôt qu'à Canards Illimités?

M. Dufour: C'est probablement la lettre de demande.

M. Elkas: C'est un projet de 500 000 \$ qui est parrainé par le fédéral, et notre contribution à nous est de 100 000 \$ sur deux ans, 50 000 \$ par année.

M. Garon: Le fédéral paie combien, lui?

M. Elkas: L'excédent.

M. Garon: 400 000 \$.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Pourquoi c'est le transport, là, pour les projets-pilotes de restauration d'habitats fauniques le long du Saint-Laurent? Ça ne doit pas être Transports Canada qui paie. Ça doit être le Service canadien de la faune, le ministère de la faune.

M. Elkas: On a de l'intérêt à parfaire notre connaissance du milieu parce que souvent, quand on suit les routes ou qu'on fait des réaménagements de nos routes, on touche en effet la faune.

M. Garon: Oui, mais ils seraient mieux de faire payer ça par le ministère de la Chasse et de la Pêche.

M. Elkas: Oui, mais souvent, surtout au niveau de nos études d'impact en environnement,

on nous demande de déposer des études, et on veut améliorer notre connaissance d'un milieu.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 3, c'est un projet de combien, ça? 103 000 \$. Vous subventionnez Transports Canada. Le fédéral est vraiment dans le trou. Vous autres, vous avez l'air riche; vous subventionnez le fédéral. C'est le borgne au pays des aveugles.

M. Elkas: Notre quote-part, nous, est d'environ...

M. Dufour: 103 000 \$.

M. Elkas: ...103 000 \$...

M. Garon: Sur combien?

M. Elkas: ...et, à ce jour, on en a dépensé 41 000 \$.
(17 h 40)

M. Garon: Sur combien? Le montant total, c'est combien pour faire l'évaluation du comportement dynamique des véhicules lourds, pour étudier le virage, le comportement dynamique du tracteur semi-remorque avec essieux autovireurs? Je suppose qu'ils font virer les tracteurs avec les essieux autovireurs, puis ils les regardent virer! Il va falloir qu'ils regardent en mosus pour 103 000 \$! Un tracteur de 12 roues avec un fardier muni de trois essieux, c'est un projet de combien, ça? Vous avez payé 103 063 \$ pour regarder virer le tracteur!

M. Elkas: C'est en effet pour tester ou vérifier des charges et dimensions au niveau des essieux, le poids axial.

M. Garon: C'est combien? C'est quoi le coût total? C'est ça que j'ai demandé.

M. Elkas: Ah! le coût total? 103 000 \$.

M. Garon: Vous payez à 100 %?

M. Elkas: C'est demandé par nous, ça, puis les tests sont faits à Transport Canada, à Blainville. C'est eux qui ont la piste. C'est nous qui avons demandé cette étude. Alors, on paie dans son entier.

M. Garon: O.K. Vérifié.

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

M. Garon: La phase II du programme de

recherche stratégique en transport. C'est pour les charges? La phase II du programme de recherche stratégique. Vous cherchez quoi? La stratégie de quoi? Ça ne dit pas grand-chose, la recherche stratégique en transport. 102 000 \$.

M. Elkas: C'est notre quote-part, hein? C'est la quote-part de notre ministère auprès du transport en commun, l'Association canadienne du transport urbain. Ils font des études qui vont...

M. Garon: Qui d'autre paie là-dedans?

M. Elkas: Les autres provinces qui sont... Bon, j'ai les montants ici. Le fédéral...

M. Garon: L'Ontario paie combien?

M. Elkas: Le fédéral paie un tiers, les provinces paient un demi, les transporteurs paient un sixième.

M. Garon: L'Ontario paie combien?

M. Elkas: Les provinces, c'est 300 000 \$, le Québec, 100 000 \$. L'Ontario paie 135 000 \$, l'Alberta paie 40 000 \$ et la Colombie-Britannique paie 25 000 \$.

M. Garon: Ça va. L'engagement 5, assurer le service de traversier reliant la ville de Rivière-du-Loup à celle de Saint-Siméon. La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon, vous payez 7 800 000 \$.

M. Elkas: Ça, c'est le renouvellement du contrat avec Clarke.

M. Garon: Vous les payez?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Pour combien de temps, ça? Combien d'années c'est, 7 800 000 \$?

M. Elkas: C'est neuf ans.

M. Garon: Clarke. Puis vous ne vouliez pas donner le permis aux Escoumins - Trois-Pistoles de peur de leur donner une subvention, puis à Clarke, de Terre-Neuve, ça ne vous fait rien de leur donner 7 800 000 \$.

M. Dufour: I am a newfie.

M. Elkas: O.K. M. Hinse va vous expliquer les modalités.

M. Garon: Clyde...

M. Hinse: Mme la Présidente, c'est un renouvellement du contrat de la traverse de Rivière-du-Loup. Comme on le sait, c'est une

traverse dite essentielle qui opère de Pâques jusqu'au mois de novembre. Le contrat devait durer jusqu'en l'an 1993. C'est un contrat qui a été négocié depuis 40 ans avec la compagnie Clarke pour assurer ce service-là. C'est un bateau qui est adapté aux marées de cette région-là. D'année en année, on a renouvelé le contrat. Ça fait 40 ans que c'est renouvelé.

Il y a eu, en 1989, un bris majeur des moteurs qui a nécessité une remotorisation de ces moteurs-là pour un montant de 3 000 000 \$. Pour étendre la remotorisation sur une longue durée, il a été convenu avec la compagnie de renégocier le contrat, même s'il n'était pas terminé. Il terminait en 1993. On a renégocier le contrat sur une période de neuf ans pour allonger un peu l'impact de la remotorisation.

M. Garon: C'était une subvention ou c'était un contrat?

M. Hinse: C'est un contrat que nous avons avec la compagnie qui est un contrat qui est à équilibre budgétaire, mais qui, également... il y a une participation aux profits, c'est-à-dire que, si la compagnie fait un profit par rapport aux estimés budgétaires, le ministère reçoit sa part, la compagnie reçoit sa part.

M. Garon: Il n'y a pas d'appel d'offres, ça non plus?

M. Hinse: Il n'y a pas d'appel d'offres dans ce contrat-là. Ça fait 40 ans que ça dure comme ça.

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens. Et avec Trois-Pistoles - Les Escoumins, vous ne vouliez pas leur donner leur permis de peur d'avoir à leur payer une subvention, alors qu'ils n'avaient pas été subventionnés une fois depuis 1905. Il y a quelque chose. Pourquoi, à ce moment-là, on ne laisse pas compétitionner les affaires? À côté, il y a Trois-Pistoles-Les Escoumins. Ils n'ont pas de subvention, eux autres. Ils n'ont pas besoin.

M. Hinse: Trois-Pistoles-Les Escoumins, là, de mémoire, ce n'est pas une traverse jugée essentielle. C'est une traverse qui opère seulement dans la période très forte de l'été où il y a une demande qui, normalement, devrait justifier une non-subvention.

M. Garon: Là, c'est un contrat de neuf ans, ça, ici, vous dites...

M. Hinse: C'est un contrat de neuf ans.

M. Garon: ...qui vient d'être signé?

M. Hinse: Qui a été signé l'année passée.

M. Garon: Et vous dites que c'est une

prolongation d'un contrat existant.

M. Hinse: C'est une prolongation d'un contrat qui devait se terminer en 1993.

M. Garon: Et qui était de combien d'années, le contrat précédent?

M. Hinse: Cinq ans.

M. Garon: Pourquoi, là, neuf ans? Neuf ans.

M. Hinse: C'est dans le but d'étirer sur une plus longue période pour éviter un impact trop grand sur la subvention du ministère ou sur le coût du contrat au niveau du ministère, ou une augmentation de tarification qui aurait été trop grande.

M. Garon: Pour changer le moteur.

M. Hinse: 3 000 000 \$, un impact sur les moteurs majeur.

M. Garon: De combien?

M. Hinse: Remotorisation des moteurs, 3 000 000 \$.

M. Garon: Et on leur donne 7 800 000 \$ pour payer des moteurs de 3 000 000 \$.

M. Hinse: C'est-à-dire qu'on leur donne, bon an, mal an, 700 000 \$ à 800 000 \$ par année pour assurer le service essentiel de cette traversée.

M. Garon: Mais vous avez parlé des moteurs qui ont coûté 3 000 000 \$. Vous leur donnez 867 000 \$ par année pendant neuf ans pour le rafistolage de moteurs qui ont coûté 3 000 000 \$. C'est du 30 %, là.

M. Hinse: O.K. Je vais revenir sur mon explication. S'il n'y avait pas eu ce bris de moteur, le coût du contrat, c'est de l'ordre de 700 000 \$ à 800 000 \$ par année. S'il n'y avait pas eu de bris de moteur, 700 000 \$ à 800 000 \$ par année, le contrat.

M. Garon: C'est à qui le bateau?

M. Hinse: C'est à la compagnie Clarke.

M. Garon: C'est leur bateau à eux autres.

M. Hinse: C'est leur bateau à eux.

M. Garon: Mais, si vous avez un contrat avec eux pour qu'ils fournissent le service, ils ne fournissent pas les moteurs?

M. Hinse: Non. C'est prévu que, dans...

M. Garon: Ils fournissent un bateau sans moteur.

M. Hinse: C'est prévu dans le contrat que les réparations majeures sont à la charge des dépenses de la compagnie qui rentrent dans l'équilibre budgétaire et qui viennent donner un effet sur la subvention ou le coût du contrat au niveau du ministère.

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

M. Hinse: Certainement.

Une voix: Il n'y a pas d'indexation là-dedans?

M. Hinse: Il y a... Oh! mon Dieu! Vous me posez une bonne question. Il faudrait que je retourne, là... Pour voir le niveau de l'indexation, il faudrait que je retourne dans le contrat.

M. Dufour: Vous avez donné le contrat. Il n'y a pas trop de problèmes, mais je pense que ça va être compris. Je fais juste demander: Est-ce qu'il y a une indexation dedans, comme on est habitué de voir? Parce que les contrats de huit ou neuf ans pas d'indexation, on n'en voit pas beaucoup.

M. Hinse: Je n'ose pas vous induire en erreur, là. Je pense que, sur le principe d'une indexation, il y en a une, mais le niveau, je ne sais pas.

M. Dufour: Ça va.

M. Garon: Est-ce qu'il y a beaucoup d'entreprises québécoises qui ont des contrats négociés pour neuf ans comme on donne à la compagnie Clarke de Terre-Neuve? Un contrat d'exclusivité de neuf ans. Je pense bien que le plus newfie des deux, ce n'est pas celui qu'on pense. Je comprends, mais neuf ans. Il n'y a pas de soumissions.

M. Elkas: Je pense que ce sont des choses qui ne sont peut-être pas normales parce que... Ce n'est pas quelque chose qui est normal. C'est-à-dire, c'est «custom made» pour l'endroit. C'est un bateau qu'on veut avoir sur place; on veut s'assurer qu'il va toujours servir. C'est fait pour l'endroit. Alors, tu sais, ce ne serait pas sain de notre part de prendre des chances de réduire la durée du contrat. Ça toujours été comme ça. C'était justifiable dans le temps. C'était justifiable dans le temps. Dans votre temps aussi...

M. Garon: Avant, c'était cinq ans.

M. Elkas: ...on a considéré que c'était une bonne approche pour s'assurer le maintien de ce

service dans la région.

M. Garon: Vous dites qu'il n'y a jamais eu d'appel d'offres pour cette traverse-là.

M. Elkas: On me dit que ça fait 40 ans que ça existe.

M. Garon: Non. Ce n'est pas ça que je vous dis. Est-ce qu'il y a déjà eu des appels d'offres dans le passé ou il n'y en a jamais eu?

M. Elkas: Je ne sais pas. Je pourrais m'informer. On pourrait vous le laisser savoir.

M. Garon: C'est parce que ça fait curieux. Rivière-du-Loup-St-Siméon, c'est un contrat de neuf ans pas d'appel d'offres. Tantôt, c'était Relais Nordik sur la Côte-Nord, pas de soumissions. J'imagine, le CTMA aussi, aux Îles-de-la-Madeleine, pas de soumissions. Ça fait que tout le secteur de transport maritime au Québec se ferait sans aucun appel d'offres nulle part. (17 h 50)

M. Elkas: Non, non. Ne dites pas que c'est tous les endroits, mais il y a des endroits où c'est avantageux qu'on négocie le contrat. C'est pour la population du milieu. On prend ça en considération. Pas nécessairement prendre des chances avec n'importe qui, là.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a qui offrent des services de cette nature-là où il y a des appels d'offres au Québec, actuellement? Parce que, là, vous êtes en train de les étudier un par un, puis c'est mieux de même. Vous êtes en train de me dire que, dans le service de desserte maritime... Est-ce qu'il y a des endroits où il y a des appels d'offres?

(Consultation)

M. Elkas: Dans ce cas-ci, le bateau lui-même, le traversier lui-même était rentable dans les périodes qu'il opérait. Et puis, dans les périodes rentables, évidemment... puis nous, on l'avait considéré comme service essentiel. On a décidé de prolonger, à notre demande. On a prolongé le service qui nous amenait jusqu'au mois de janvier. Alors, c'est là qu'on entre dans un déficit. C'est pour ça qu'on...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je demande. Ma question, c'est: Est-ce qu'il y a des secteurs dans le domaine maritime, les traverses maritimes au Québec, où il y a des appels d'offres?

M. Elkas: L'Île-d'Entrée.

M. Garon: L'Île-d'Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine, il y a un appel d'offres. C'est le seul endroit?

M. Elkas: Il y a plusieurs bateaux qui s'apprêtent à offrir le service dans le milieu.

M. Garon: Il n'y a qu'un endroit où il y a des appels d'offres.

M. Elkas: Mais dites-moi, même, vous faites allusion à Relais Nordik. Avez-vous quelqu'un qui peut offrir un service de même, du jour au lendemain, là?

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Elkas: Du jour au lendemain. Et ça, cette question a été posée en Chambre, puis on a répondu. Du jour au lendemain, offrir un service semblable...

M. Garon: Mais qui faisait...

M. Elkas: ...pas mettre en danger, là, le service qui est offert à la clientèle de la Basse-Côte-Nord.

M. Garon: Mais qui faisait le...

M. Elkas: Tu sais, il faut se servir de notre jugement de temps en temps, dire: Bien, écoutez, on va prendre un risque. Mais ce n'était même pas un risque. On a négocié à la baisse. On a négocié à la baisse et on a amélioré le service...

M. Garon: Je comprends ça.

M. Elkas: ...pour permettre au moins de réduire les tarifs pour ces gens-là, puis vous nous dites: Bien, ce n'était peut-être pas raisonnable de faire ça.

M. Garon: Qui faisait le service, la desserte de la Basse-Côte-Nord avant Relais Nordik?

Une voix: Il n'est plus là. Il n'est plus dans le portait. Qui c'était, là?

M. Garon: Le député de Rimouski le sait.

M. Elkas: Logistec, oui.

M. Tremblay (Rimouski): Logistec.

M. Garon: Bon. Est-ce qu'ils sont morts? Est-ce qu'ils sont disparus? Est-ce qu'ils sont encore là ou bien...

M. Elkas: Ils ont tout vendu. Ça avait été fait par appel d'offres, dans le temps.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça avait été fait par appel d'offres, dans le temps.

M. Tremblay (Rimouski): Ça été fait par appel d'offres public. Logistec s'est fait battre par Relais Nordik; Relais Nordik, une nouvelle compagnie avec un nouveau bateau, n'a pas été capable d'assurer le service. Elle a failli en bout de terme, au bout d'un certain temps, puis c'est Groupe Desgagnés qui a ramassé ça.

M. Garon: Mais Logistec donnait le service avant. Il l'avait obtenu par appel d'offres.

M. Elkas: Oui, mais là...

M. Garon: Mais pourquoi, à un moment donné, il n'y a plus d'appel d'offres?

M. Elkas: Il a soumissionné, puis Relais Nordik a gagné, et l'autre a disparu.

M. Garon: En 1988. Il n'est pas disparu du trafic, il n'est pas mort. Ce n'est pas une compagnie qui est en faillite ça, Logistec Navigation. Ça existe encore.

Une voix: Mais Relais Nordik...

M. Elkas: Ils ne font pas de navigation.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ils font seulement de l'arrimage.

M. Garon: Puis?

M. Elkas: Ils ne font plus de navigation.

M. Garon: Vous ne le savez pas. Vous assumez ça.

M. Elkas: Les gens du milieu ont jugé bien de renégocier parce que c'était à l'avantage des gens. Je ne répéterai pas encore tout mon discours, mais c'est un peu ça qui s'est passé. Puis le milieu était le gros gagnant dans ça ainsi que les contribuables du Québec. C'est ça qui est le principal, hein.

M. Garon: Oui, mais n'oublions pas que le Québec est peut-être... est la province, de loin, qui a le plus long millage côtier maritime au Canada. Il n'y a pas une province qui a plus de millage côtier maritime que le Québec. Est-ce qu'on le développe? Est-ce qu'on développe quelque chose quand on crée des...

M. Tremblay (Rimouski): La Colombie-Britannique doit en avoir autant.

M. Garon: Pas comme le Québec, jamais comme le Québec. C'est le Québec... La Colombie-Britannique a la côte du Pacifique entre les États-Unis et l'Alaska, mais le Québec est, de loin, la province qui a le plus long millage côtier

maritime. Est-ce qu'on le développe bien en faisant des petits monopoles ici et là? Je ne suis pas sûr de ça. Il y a d'autres façons de le faire. Ce n'est peut-être pas en donnant des contrats à des compagnies de Terre-Neuve qu'on fait la meilleure chose aussi, et sur neuf ans. Ce n'est peut-être pas la meilleure façon de développer le maritime au Québec en faisant vivre des compagnies de Terre-Neuve. Vérifié.

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

M. Garon: Clyde Wells est tellement gentil, d'ailleurs. L'engagement 6, subvention provisoire pour couvrir les opérations de l'exercice 1992-1993. Est-ce qu'il y a des intentions particulières maintenant pour la Société des traversiers pour l'avenir? Parce qu'il y a eu des critiques très fortes du comité de la ville de Lévis, là, qui s'occupe des traversiers. Il disait plutôt que la Société des traversiers essayait de présenter même le rapport pour diminuer, essayer de montrer que le travail qu'elle faisait n'était pas bon, alors qu'elle disait que l'achalandage augmentait. Il y a eu des critiques très sévères du comité qui ont été publiées dans le journal sur la traverse.

M. Elkas: Le comité?

M. Garon: Le comité municipal.

M. Elkas: Oui, le groupe qui a dit qu'ils pourraient augmenter l'achalandage? Qui a dit qu'avec...

M. Garon: Oui, puis qui disait que...

M. Elkas: ...la pose de certaines enseignes, de l'affichage d'enseignes pour...

M. Garon: Qui dit que la traverse fait tout ce qu'elle peut pour ne pas encourager les gens à utiliser la traverse.

M. Elkas: Bon. M. le député de Lévis, vous êtes du milieu, est-ce que vous pouvez me suggérer quelque chose qui pourrait augmenter l'achalandage au niveau de...

M. Garon: Je vous parle d'un groupe du milieu.

M. Elkas: Non, mais là...

M. Garon: Quand vous dites que la Basse-Côte-Nord est contente, bien là, il y a un groupe du milieu, il n'est pas content, lui. Il y a rien que des groupes contents que vous écoutez.

M. Elkas: Bien, on va faire quoi?

M. Garon: Le groupe du milieu! Ce n'est pas moi, le groupe du milieu. Moi, je suis porte-parole, député, sauf qu'il y a un comité municipal, formé expressément pour la traverse de Lévis, puis il manifeste beaucoup d'insatisfaction par rapport à la gestion de la Société des traversiers. C'est un groupe du milieu, mais là... un maire que vous nommiez tantôt. C'est le maire du même conseil municipal, M. Robert Guay, et c'est un comité du conseil municipal, puis ils sont très insatisfaits de la traverse Lévis-Québec.

M. Elkas: Puis vous dites qu'ils sont très insatisfaits. Est-ce que vous pouvez me donner des raisons pour lesquelles ils ne sont pas satisfaits? Vous dites qu'on fait tout pour empêcher les gens...

M. Garon: Bien, ils viennent de publier des articles dans le journal. Est-ce que vous voulez dire que vous avez à côté de vous le président-directeur général de la société générale des traversiers? Vous voulez dire qu'il n'est pas au courant, il n'a pas lu...

M. Elkas: Non.

M. Garon: Il n'est pas au courant des récriminations du comité municipal? Bien, moi, je ne veux pas parler pour rien. Il est au courant ou il n'est pas au courant. S'il n'est pas au courant, correct, je vais lui expliquer, mais est-ce qu'il est au courant?

M. Elkas: Mais c'est sûr qu'on est au courant. Est-ce que vous voulez que le président...

M. Garon: On ne parle pas pour parler, là, ce n'est pas jase, jase, parle, parle.

M. Elkas: Voulez-vous que M. Gagnon... voulez-vous qu'on explique les 6 000 000 \$ de déficit? Est-ce que c'est ça que vous voulez qu'on explique? C'est pour ça la demande...

M. Garon: Bien non. Le comité...

M. Elkas: ... la demande des crédits, ici, c'est pour les 6 000 000 \$, une partie des 6 000 000 \$. En effet, des déficits sont encourus entre Québec-Lévis, Matane-Baie-Comeau-Godbout, l'île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive, Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola à Berthier, Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, île aux Grues-Montmagny. À tous les ans, on demande au gouvernement de nous fournir un montant d'argent pour couvrir les déficits anticipés. L'ordre de grandeur des déficits, c'est de 24 000 000 \$, 24 400 000 \$. Alors...

M. Garon: Ce que je vous dis, là, ou bien

vous n'êtes pas au courant... C'est possible que vous ne soyez pas au courant. Parce que je vais dire à la ville de Lévis qu'elle n'a pas bien fait son travail si le ministre n'est pas au courant. Ils se plaignent de la gestion de la Société des traversiers. Ils s'en plaignent publiquement. C'est dans le journal. Ça a même fait un gros titre dans le journal **Le Soleil**, il y a quelques jours seulement, ça ne fait pas longtemps. Je ne parle pas d'une chose d'il y a six mois. C'est très récent. Vous êtes au courant ou vous n'êtes pas au courant.

M. Elkas: Je peux croire que la critique, c'est qu'on ne fait pas assez de publicité. Alors, on en a fait. Eux en ont fait, puis l'achalandage n'a pas changé grand-chose. Ça n'a pas changé grand-chose au niveau de l'achalandage.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez des représentations du comité?

M. Elkas: Bien, moi, je peux vous dire...

M. Garon: Ça a augmenté.

M. Elkas: ...j'aimerais vous dire que je considère et j'ai toujours, depuis mon arrivée, considéré ce service comme un service de transport en commun. Puis ça, c'est partagé par bien des gens. J'ai demandé à notre sous-ministre adjoint au niveau de la planification, dans le comité des élus de la grande région de Québec, de regarder ce qu'eux pourraient nous proposer aussi, parce que, toutes les fois que la Société propose quelque chose, ça ne vaut pas grand-chose, dans l'opinion de certains. Alors, on recommanderait au comité qui prépare le plan de transport pour la région de Québec de s'assurer qu'on prend en considération cette traverse qui devait faire partie d'une forme de transport en commun.

Alors, de plus, qu'est-ce qu'on peut faire? C'est de continuer à encourir des déficits, parce que, peu importe l'affichage que vous voulez faire ou la signalisation que vous voulez faire, je ne pense pas que ça va faire grand-chose pour diminuer le déficit de 6 000 000 \$. Alors, il faut prendre en considération ce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Il est 18 heures, M. le ministre.

M. Elkas: O.K., Mme la Présidente.

Une voix: Sauvé par la cloche.

M. Elkas: Il me fait plaisir d'être avec vous encore aujourd'hui. Merci bien. Merci aux intervenants...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors... (18 heures)

M. Elkas: ...aux députés des deux côtés...

La **Présidente (Mme Bélanger):** Ce qui veut dire que les engagements... Le mandat de la commission était d'étudier, de vérifier les engagements du mois de novembre 1991 au mois de novembre 1992. On avait les heures. Alors, ils sont considérés comme vérifiés.

M. Garon: On arrêtais où on était rendus. Ça a toujours été ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça prend une motion pour dire que chaque groupe parlementaire... L'étude des engagements financiers dont la vérification n'est pas terminée peut être reportée à une séance subséquente.

M. Garon: Non, non. On prend le début, puis on arrête où est-ce qu'on est rendus.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est ça. Ça prend une motion.

M. Garon: On est rendu au 6, le sixième, au sixième.

M. Elkas: Je m'excuse...

M. Garon: Non, il restait des questions à poser sur le 6.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ce qui veut dire que la motion est adoptée pour reporter les engagements?

M. Dufour: Ce qui n'est pas fait. C'est ça.

M. Garon: C'est ça.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Parfait! La commission ayant accompli son mandat, elle ajourne ses travaux sine die, sauf que la commission de l'aménagement et des équipements se réunit ce soir à 20 heures pour l'étude du projet de loi sur le camionnage.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 11)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements... S'il vous plaît! Alors, la commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois de novembre 1991, à partir de l'engagement 10, au mois de novembre 1992.

Au moment de la suspension des travaux, à 18 heures, nous étions à l'engagement 6 du mois

de novembre 1992.

M. Garon: On est à 6. Est-ce qu'il y a des changements que vous voulez opérer à la Société des traversiers pour l'année qui s'en vient?

M. Elkas: Pardon? S'il y a des changements...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...qu'on envisage dans tous les traversiers.

M. Garon: Dans la Société des traversiers.

M. Elkas: Je ne pourrais pas vous dire qu'on est arrivé à des décisions finales, qu'on va faire des changements drastiques, sauf que s'il nous arrive quelque chose du jour au lendemain, qu'on a quelque chose d'intéressant, oui, définitivement, on va agir. Comme je l'ai mentionné cet après-midi, dans l'intérêt des gens, évidemment, le coffre du gouvernement, c'est ça qui est important, qui prime.

M. Garon: Mais il n'y a rien d'immédiat, là. qui pend au bout du nez dans ce secteur-là.

M. Elkas: Bien, il y a toujours des idées qui ont été suggérées, soit des membres du conseil d'administration, des intervenants, mais... Il y a des propositions qu'on peut recevoir du jour au lendemain qui nous permettent, oui, d'aller devant le Conseil des ministres avec des changements. Oui, ça se peut, mais jamais pour affecter le service à la clientèle.

M. Garon: Avez-vous l'intention de mettre des tarifs à l'île aux Coudres cette année?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Non. O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6, vérifié. J'appelle l'engagement 7.

M. Garon: Projet de modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, 500 000 \$. C'est pourquoi?

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

Une voix: O.K., l'engagement 7.

M. Garon: C'est quoi l'affaire, au juste? Vous modernisez quoi, au juste? Projet de modernisation...

M. Elkas: Vous savez que ça entre dans le projet de 227 000 000 \$ du gouvernement pour

refaire toute la ligne de Deux-Montagnes, qui est déjà en place. Vous savez que le service qui est offert aujourd'hui est pitoyable.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Il faut le changer ou le faire disparaître.

M. Garon: Les 500 000 \$ vont être affectés à quoi?

M. Elkas: C'est pour la préparation des plans et devis pour les voies ainsi que toute l'électrification. Ceci est fait par les employés du CN.

M. Garon: C'est le projet de modernisation.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est le plan.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est le seul montant, les 500 000 \$, ou bien s'il y a quelqu'un d'autre qui fournit de l'argent?

M. Elkas: On est les seuls qui fournissent de l'argent à ce projet.

M. Garon: Et le CN n'en met pas?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Puis le projet total, le coût total, c'est 500 000 \$ pour les plans.

M. Elkas: Non, pas le projet, là.

M. Garon: Le coût des plans.

M. Elkas: Une partie des plans et devis. Dans son ensemble, on parle de 227 000 000 \$.

M. Garon: Ah! Mais c'est quoi le...

M. Elkas: Il y a 99 000 000 \$ qui vont pour la fabrication des wagons, et le restant, c'est du travail qui touche les gares, la modernisation de la ligne comme telle; il y a 60 000 000 \$ qui vont sur la ligne.

M. Garon: Ça marche.

M. Elkas: Merci.

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9?

M. Garon: Vérifié. On a déjà fait le débat là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10.

M. Garon: Est-ce que c'est des coûts excédentaires ou si c'est des coûts prévus, les 99 740 000 \$ à Bombardier pour la...

M. Elkas: C'est prévu, ça, hein? Prévu.

M. Garon: ...selon le contrat dont on avait discuté longuement et la loi qui a été passée en Chambre.

M. Elkas: Il n'y a pas de loi. Oui, oui, tu as raison. Yes, you are right. Oui.

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

M. Garon: L'engagement 10, réfection de seuils 30/36 à l'aéroport de Saint-Honoré. On envoie un autre montant pour réparer l'aéroport de Saint-Honoré, puis, après ça, on envoie les avions ailleurs. Mais, là, c'est quoi le but de l'opération, réparer les seuils?

M. Elkas: C'est de la réfection courante, M. le député.

M. Garon: Mais ça aurait été bien mieux de laisser les avions là, plutôt que de les envoyer à Roberval, puis recommencer ça. Là, je ne comprends pas trop.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 10, vérifié?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Voulez-vous vous lancer dans la photo ou bien... Achat d'un processeur à films pouvant développer des films de 38 pouces de largeur et de 80 pouces de longueur - des gros films - et un système de récupérateur de sels d'argent. Des grosses inaugurations en perspective!

M. Elkas: C'est où? Quel? 11? C'est pour le département de cartographie qu'on a chez nous. M. Demers pourrait vous donner des détails sur les modalités de cette demande.

M. Demers: C'est un appareil qui sert à développer des films, soit en négatif ou en positif, et qui sert pour la réalisation des cartes routières que produit le ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 12, GeoBus. C'est quoi, ça, le GeoBus?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un logiciel.

M. Elkas: C'est un logiciel pour l'amélioration du réseau scolaire.

M. Garon: Ça va faire quoi?

M. Elkas: C'est pour permettre de mieux intégrer des réseaux, pour corriger les parcours, les circuits, optimiser les circuits.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12, vérifié. L'engagement 13.

M. Garon: De quoi s'agit-il? Développement et expérimentation de graves recomposées ou traitées utilisées dans la réhabilitation de chaussées comportant des faiblesses structurales. Ville de Québec. De graves. C'est quoi ça, des graves recomposées?

M. Elkas: C'est le gravier. C'est du gravier.

M. Garon: C'est marqué «graves».

M. Elkas: Des graves, c'est du gravier.

Une voix: C'est une pierre concassée.

M. Garon: Et c'est une subvention à la ville de Québec?

M. Elkas: On paie 50 %.

M. Garon: Ah! Puis ils expérimentent un nouveau... De quoi?

M. Elkas: Eux autres le font et, nous autres...

M. Garon: Expérimentent quoi?

M. Elkas: Et on va voir si on peut retirer... On veut retirer des bénéfices de ce que eux vont faire.

M. Garon: Je ne comprends pas trop ce que vous expérimentez. Du gravier recomposé?

M. Demers: Oui. C'est un projet qui a été présenté par la ville de Québec et qui consiste à traiter la surface pavée des rues pour reconstituer le pavage neuf. Alors, c'est ça. C'est le traitement en place, si vous voulez, d'une certaine épaisseur de la surface des rues par l'ajout de...
(20 h 20)

M. Garon: Et les travaux... Quelle expérimentation M. de Belleval veut faire, qu'il n'a pas eu le temps de faire avec le ministère?

M. Demers: C'est un projet qui a été présenté par la ville de Québec.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13, vérifié. L'engagement 14. Encore Deux-Montagnes.

M. Garon: Remboursement des frais de la surveillance et des essais effectués en vertu du contrat d'acquisition du matériel roulant fabriqué par Bombardier pour la modernisation de la ligne de trains Montréal-Deux-Montagnes. Comment ça? Vous voulez surveiller les trains que vous avez commandés à Bombardier? Quel est le but de l'affaire au juste?

M. Elkas: Les 700 000 \$ font partie du contrat de 99 000 000 \$. Vu que la STCUM va opérer les trains, les montants d'argent sont avancés pour leur permettre d'aller chercher l'expertise pour s'assurer que tout est conforme. Mais ça rentre dans les 99 000 000 \$.

M. Garon: Bien non, en plus des 99 000 000 \$.

M. Elkas: En plus, je m'excuse.

M. Garon: On a eu les 99 000 000 \$ tantôt. Vous n'auriez pas fait approuver un autre montant s'il était là-dedans. Ça doit être en plus.

M. Elkas: En plus, je m'excuse.

M. Garon: En plus.

M. Elkas: Dans les 225 et à l'extérieur des 99 000 000 \$, je m'excuse.

M. Garon: O.K. C'est pour faire quoi, au juste? Je ne comprends pas trop. Vous l'avez dit, mais je n'ai pas compris.

M. Elkas: C'est de s'assurer de la qualité du wagon qui va être opéré par la STCUM. C'est des tests qui se font, des tests courants.

M. Garon: Ce n'est pas la compagnie qui fait ses propres tests. Vous voulez tester les wagons de Bombardier? Je ne comprends pas trop.

M. Elkas: C'est le contrôle de qualité. Eux en font; nous, on fait le contrôle de la qualité.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 14, vérifié. L'engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 16.

M. Garon: Une autre étude. Étude descriptive et analytique sur le profil du transport aérien international au Québec, dans le cadre de la décision 92-081 du Conseil des ministres relative à l'élaboration d'une politique internationale de l'air pour le Québec. Qu'est-ce que c'est ça?

(Consultation)

M. Garon: Qui fait l'étude à l'Université du Québec à Montréal pour...

M. Elkas: C'est Jacques Roy.

M. Garon: Jacques Roy?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Il est professeur où, lui?

M. Elkas: À l'UQAM.

M. Garon: En quoi?

M. Elkas: Sciences administratives.

M. Garon: Pourquoi vous lui donnez une étude descriptive analytique sur le profil du transport aérien international au Québec, dans le cadre d'une décision du Conseil des ministres relative...

M. Elkas: C'est dans le but...

M. Garon: ...à l'élaboration d'une politique internationale?

M. Elkas: C'est de s'assurer d'optimiser la dualité à l'aéroport de Montréal, accroître le rôle de Montréal comme centre de transport en Amérique du Nord et attirer à Montréal des services et les équipements liés au transport aérien international.

M. Garon: Ce n'est pas ça que ça dit.

M. Elkas: C'est toute la problématique de Mirabel, Dorval et comment...

M. Garon: Oh, bonne mère!

M. Elkas: ...les relier l'un avec l'autre.

M. Garon: Je vous dis que ce n'est pas ça qui est écrit là. Ça a l'air d'une politique internationale du Québec, alors que c'est pour relier Mirabel et Dorval. Ça ne serait pas plus simple de leur donner à chacun une vocation différente?

M. Elkas: Le but, c'est un peu ça, M. le député, ainsi... Vous savez que Toronto continue à gruger à l'intérieur des marchés qu'on avait pendant longtemps. On veut reprendre de notre côté ce qu'on a perdu. C'est pour ça qu'on a des experts au travail pour nous guider dans ce domaine.

M. Garon: Vous ne pensez pas que, si tout le passager était à Dorval, ça réglerait le problème, une bonne partie du problème?

M. Elkas: Il y a eu, quoi, une quarantaine d'opinions, d'études qui ont été faites dans le passé.

M. Garon: Moi, je ne demanderais pas aux experts. Je ne demanderais rien aux experts. Je le demanderais juste aux consommateurs. Aimez-vous ça aller à Mirabel, puis transférer à Dorval? Vous allez à Dorval, puis transférer à Mirabel? Vous auriez votre réponse bien vite. Je pense que les experts, ils sont tous mêlés. Après avoir justifié toutes les niageries qu'ils ont justifiées dans deux aéroports comme ça, on peut faire des études *at vitam aeternam* avec les experts. Mais, si on demandait aux clients, vous autres, qu'est-ce que vous aimez? on aurait la réponse bien vite.

M. Elkas: Oui. D'ailleurs, M. le député, il n'y a pas longtemps, au mois de décembre, on a fait venir les représentants des clients, si vous voulez, les services aériens des compagnies qui ont beaucoup à gagner en étant... Nous, on a beaucoup à gagner en entendant ce qu'eux aimeraient ou désireraient de la région de Montréal. La première réunion a eu lieu au mois de décembre. Il y en a une deuxième qui va être convoquée pour le mois de mars. Les gens autour

de la table, oui, font face à un défi parce qu'on a de la misère... La difficulté qu'on peut avoir aujourd'hui, c'est qu'il y a beaucoup de cargos qui se trouvent dans le passager. Alors, si on donne une définition claire, comme on envoie tout le cargo à Mirabel, on maintient le passager à Dorval, qu'est-ce qu'on fait avec le cargo qui se trouve dans l'aéronef ou l'avion du passager?

Alors, c'est des choses qu'on est en train de traiter. Vous avez absolument raison, c'est à peu près temps qu'on écoute le milieu. Je crois qu'une compagnie comme Swiss Air, Air Canada ou tous ces gens qui transportent des gens à Montréal, définitivement, ils sont à l'écoute de leurs passagers. Puis, de notre côté, on a grand intérêt à écouter l'industrie comme telle. Alors, il y a une table qui est en place, qui travaille et elle nous fera des recommandations.

M. Garon: Moi, savez-vous ce que je ferais? J'écouterais juste le monde, je n'écouterais pas le cargo. Ça ne le dérangera pas de se faire déplacer, le cargo, n'est-ce pas?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça veut dire que si l'on écoutait juste le bon sens...

M. Elkas: Il y a toujours quelqu'un qui...

M. Garon: ...juste le bon sens, parce que le monde, quand vous pensez que vous allez le prendre à l'aéroport et transférer entre les deux, là, c'est moins compliqué d'aller prendre l'avion à Boston ou à New York. Je connais des gens, maintenant, qui vont à New York parce que ça les tanne d'aller à Dorval, après ça, virer à Mirabel. Fou raide! Ça fait qu'ils disent: Bien, là, on prend l'avion à New York. On fait ça dans le même aéroport. C'est pour ça je pense qu'il faudrait écouter les citoyens. Le cargo, tu déplaces tes valises, il n'y a pas de problème. Les valises, ça ne les dérange pas de se promener d'un aéroport à l'autre. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 16, vérifié. L'engagement 17.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18.

M. Garon: L'oeil gauche, l'oeil du coeur. À Saint-Augustin, mise en place d'un système de balisage aéroportuaire à Saint-Augustin et Harrington Harbour. Là, c'est pourquoi? C'est des...

M. Elkas: Ça, c'est le système de balisage de l'aéroport de Saint-Augustin et Harrington Harbour, système de lumières...

M. Garon: Ah bon!

M. Elkas: Le contrat était pour les coûts... L'estimé était pour 98 000 \$ avec les imprévus de 9000 \$ pour nous monter à 108 000 \$. Mais on a payé finalement 90 836 \$.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18, vérifié. L'engagement 19.

M. Garon: Vérifié... Est-ce qu'elle est faite, l'étude?

M. Elkas: Non.

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

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

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

M. Garon: Oui. Vérifié. À l'île aux Coudres, est-ce que c'est le débarcadère du côté de l'île aux Oudres, de Saint-Bernard, où le bateau arrive? Il n'y en a pas, là. La gare maritime?

M. Elkas: C'est sur le côté de l'île, ça.

M. Garon: O.K. Sur le quai, là. Vérifié. Il n'y en a pas. Correct.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20, vérifié. L'engagement 21.

M. Garon: Ça, c'est la surveillance seulement.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Là, c'est le contrat en bas.

M. Elkas: Une minute, là. Un instant!

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 21, vérifié. L'engagement 22.

M. Garon: Oh! Oh! L'Institut national d'optique, c'est où, ça? C'est à Québec. Est-ce que c'est l'Institut national d'optique de Québec? Oui? Réalisation du projet de recherche intitulé: «Développement et essai d'un système d'inspection de la chaussée et de détection d'orniérage». Est-ce que ça va être fait avec des lasers?

M. Elkas: Oui, avec laser.

M. Garon: Pour permettre de détecter plus rapidement l'orniérage.

C'est entre les Des, je suppose, et la terre ferme?

M. Elkas: De le mesurer. M. le député.
(20 h 30)

M. Garon: De mesurer l'orniérage. Vérifié. L'étude n'est pas faite encore?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est la municipalité qui opère ça elle-même?

M. Elkas: En cours.

M. Elkas: C'est exact.

M. Garon: Ah, c'est là, votre service de traversiers. Là, c'est un appel d'offres qu'il y a eu?

M. Garon: Quelle sorte de bateau? Un bac?

Une voix:...

M. Elkas: C'est une barge.

M. Garon: Pardon?

M. Garon: C'est un bac, hein?

M. Elkas: Trois soumissionnaires dans celui-là.

M. Elkas: Un bac.

M. Garon: Vous voyez...

M. Garon: Un gros bac **avec** le devant qui retrousse un peu.

M. Elkas: Deux.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Deux.

M. Garon: Vérifié.

M. Elkas: Deux, excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 24, vérifié. L'engagement 25.

M. Garon: Donc, c'est possible.

M. Garon: Maintenir un service de traversiers... C'est la même chose, ça. Saint-Augustin, c'est sur l'île en avant.

M. Elkas: De temps en temps.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vérifié.

M. Elkas: Quand ils sont là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 23, vérifié. J'appelle l'engagement 24.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un contrat entre les deux? C'est une subvention, mais ce n'est pas payé à 100 %. C'est une subvention.

M. Garon: La réserve amérindienne de **Pakuashipi**, j'ai eu assez peur, là, moi. Ils m'ont fait débarquer d'un bateau et embarquer dans un autre en glissant dans les cordages, comprenez-vous. Un gars qui a le vertige, quand tu arrives en bas du cordage, la chaloupe, s'il y a une vague, elle n'est plus là.

M. Elkas: C'est un contrat de services.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Une voix: ...un grand bout.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ha, ha, ha! Quand même que tu aurais des bottes, aïe! tu es en pleine mer. Vérifié.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25, vérifié. L'engagement 26.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est vérifié, l'engagement 23?

M. Garon: Pardon?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Vous êtes descendu dans les cordes?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 24.

M. Garon: L'engagement 24, ça, c'est entre Chevery, Harrington Harbour et **Aylmer** Sound.

M. Garon: Dans les cordes, puis, moi, j'ai le vertige. Je descendais dans les cordes, puis, à un moment donné, quand je suis arrivé pour regarder, la chaloupe était partie; il est arrivé une vague. Il n'y avait plus de chaloupe.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai attendu qu'elle revienne. Êtes-vous allé là? C'est très beau. À mon avis, c'est l'endroit touristique au Québec qui était le moins... C'est un endroit magnifique.

M. Elkas: Ah oui!

M. Garon: On peut voir un poisson à 40 ou 50 pieds de creux dans l'eau, tellement l'eau est claire comme du cristal.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 26.

M. Dufour: Nous autres, ici, on les voit à 2 pieds.

M. Garon: Nous autres, on ne se voit pas les pieds.

M. Dufour: Les deux pieds. Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié. Achat du matériel ferroviaire destiné à la modernisation...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26, vérifié. L'engagement 27.

M. Garon: Engagement 26. Non, 26, c'est un contrat négocié avec... Qui est Canac international?

M. Dufour: Canac-Manac. Non?

M. Elkas: Canac.

M. Dufour: Non, non. Ce n'est pas Canac-Manac. C'est international. C'est des trains. Ils ne font pas de train.

M. Elkas: C'est une firme de Montréal qui sert à acheter le matériel nécessaire pour la modernisation des voies ferrées.

M. Garon: Mais elle achète quoi?

M. Elkas: Les équipements nécessaires pour rénover l'ensemble de ce projet de 60 000 000 \$, tous les rails, tout le «kit».

M. Garon: Des rails, des affaires de même? Ah, O.K. Mais ils font ça comment? Ils l'achètent? Vous ne faites pas de soumissions. Comment ça marche? Vous donnez un contrat à Canac international puis, eux, ils se virent de bord et ils achètent? Parce que c'est marqué: achat de matériel ferroviaire destiné à la modernisation de la ligne de trains.

Une voix: ...

M. Garon: Oui, mais ils achètent pour qui. Là, eux? Ils achètent des rails. Ils achètent ça pour qui? Je ne comprends pas trop ça. Ils achètent au nom de qui?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Canac international achète...

M. Elkas: Canac, c'est une filiale de CN qui négocie des contrats avec les fournisseurs afin de...

M. Garon: Ils achètent ça pour qui?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Pour qui?

M. Elkas: Pour le ministère.

M. Garon: Pour le ministère?

(Consultation)»

M. Elkas: Oui. Vous me permettez de vérifier pour vous revenir avec celui-là, M. le député?

M. Garon: Oui. J'aimerais avoir une copie du contrat, si c'était possible, aussi.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Alors, on va le laisser en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26, suspendu. L'engagement 27.

M. Garon: C'est pour déterminer comment vous pouvez desservir la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. Par avion ou par hélicoptère?

M. Elkas: Les dessertes aériennes. Les deux? On prend les deux?

Une voix: Oui.

M. Elkas: C'est pour la Moyenne et Basse-Côte-Nord, et c'est pour la desserte...

M. Garon: Mais quel genre d'appareil? En avion, en hydravion ou en hélicoptère?

M. Elkas: C'est les deux, mais c'est surtout avion.

M. Garon: Cueillette sélective des ordures ménagères.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 27, vérifié?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28.

M. Garon: Est-ce que vous avez... Pardon. Est-ce qu'on pourrait avoir le devis de 27, le devis de l'étude demandée?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Vous n'avez pas eu l'étude encore?

M. Elkas: Non, pas encore, non.

M. Garon: Est-ce que ce serait possible d'en avoir une copie? C'est intéressant, ça.

M. Elkas: Le rapport est attendu fin mai 1993. Alors...

M. Garon: On peut en avoir une copie, à ce moment-là?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28.

M. Garon: L'engagement 28, qu'est-ce que vous faites par rapport à la cueillette sélective des ordures ménagères, la réalisation du projet de recherche intitulé... Je sais que M. Labrie, d'Équipement Labrie de Saint-Nicolas... Je connais cette firme-là. C'est une très bonne firme dans ce type d'équipement là. D'ailleurs, ils vendent des camions pour la cueillette des ordures ménagères dans des villes américaines. Je pense que c'est à New York, Chicago, à différents endroits. C'est une bonne firme. Mais c'est quoi le projet? Réalisation du projet de recherche intitulé: «Cueillette sélective des ordures ménagères». Ça ne dit pas grand-chose. (20 h 40)

M. Elkas: Le projet vise à concevoir un nouveau camion servant à la fois à la collecte résidentielle de matières compostables et celle de matières recyclables, du «wet and dry», comme on appelle.

M. Garon: Ah! vous faites les deux.

M. Elkas: Le véhicule proposé comporte deux sections principales, soit la partie qui contiendrait les déchets compostables et l'autre partie qui...

M. Garon: Les vidanges, proprement dit.

M. Elkas: ...servirait à emmagasiner les

matières recyclables. Et les bénéfiques attendus, c'est la conception d'un véhicule pour la cueillette sélective des déchets, le ramassage de matières compostables et de matières recyclables, qui devra être capable de manutentionner tous les types de bacs à déchets existants, changement dans la façon de traiter les déchets et diminution des ressources humaines et de l'énergie, compte tenu de la polyvalence du camion.

M. Garon: C'est un projet de combien?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: C'est un projet de combien?

M. Elkas: C'est un projet de 200 000 \$, et puis...

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28, vérifié. L'engagement 29.

M. Garon: Développement et essai sur le... Ça doit être correct, ça, hein? Comment... Ça veut dire quoi, ça? Développement et essai sur le terrain d'un système de pesée embarqué prototype basé sur les... Ça veut dire que le camion embarque sur le système. C'est un prototype. Qu'est-ce que c'est que ça? Je ne suis pas capable de comprendre. Ça a l'air du créole. Hein?

(Consultation)

M. Elkas: Cette pièce d'équipement va permettre de faire la lecture des charges et permettre au camionneur, lorsqu'il aura fait sa charge, d'optimiser sa charge à l'essieu. C'est du «remote reading», si vous voulez. Ça lui facilite la tâche, les coûts. C'est bon pour nous autres aussi. Alors, on paie la moitié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 29, vérifié. L'engagement 30.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31.

M. Garon: C'est quoi le but? L'utilisation de la carte à mémoire dans le domaine du transport routier des marchandises. C'est quoi l'affaire? On ne comprend pas.

M. Elkas: C'est son bavard, M. le député.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31, vérifié. L'engagement 32.

M. Garon: Là, je vois qu'on est encore avec IBM. Êtes-vous sûr que vous devez continuer avec IBM? Microsoft prend le devant, là. L'étude d'orientation en vue du remplacement des miniordinateurs IBM. Allez-vous remplacer par d'autres IBM ou par d'autres équipements? Le savez-vous? Vous ne le savez pas?

M. Elkas: On est à la recherche de technologies, justement, là, pour remplacer, avec le ministère des Communications.

M. Garon: Avez-vous essayé de voir des firmes québécoises?

M. Elkas: C'est le ministère des Communications qui détermine la technologie et les fournisseurs et, évidemment, regarde l'environnement technologique.

M. Garon: Mais est-ce qu'on fait un effort...

M. Elkas: Avec les partenaires économiques. Ah oui!

M. Garon: Est-ce qu'on fait un effort pour voir des firmes québécoises? Aujourd'hui, on se rend compte, dans l'informatique... Autrefois, la théorie, c'était que c'étaient les géants. On s'est aperçu que les géants, ce n'était pas nécessairement les meilleurs.

M. Elkas: You are right. C'est les partenaires qu'on recherche.

Une voix: Reconnus.

M. Garon: Becterm, est-ce qu'il est dans la liste, ou bien?

M. Elkas: Becterm.

M. Garon: Becterm, quand il était dans Lévis, ça devait lui faire un problème. Maintenant qu'il est à Charlesbourg, est-ce que ça peut l'aider?

Des voix: Ha, ha, ha! Ah!

M. Garon: Non, mais ça en est un fabricant d'ordinateurs.

M. Elkas: Il faudrait vérifier avec le...

M. Garon: Ils ont peut-être bien des «chums», eux autres aussi. Ce n'est pas parce que c'est un fonctionnaire qui choisit qu'il est...

M. Elkas: Ce n'est pas nous autres qui les choisissons. Il faudrait vérifier avec le ministère de l'Industrie et du Commerce pour voir où il est situé, notre ami, pour voir s'il est vraiment un partenaire économique.

M. Garon: On devrait faire des appels publics de propositions.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 32?

M. Garon: Est-ce qu'il y a une méthodologie choisie pour ça, pour...

M. Elkas: Une fois que l'environnement va être choisi, c'est le ministère des Communications qui va travailler avec le ministère de l'Industrie et du Commerce pour choisir les partenaires économiques qui peuvent répondre à la demande.

M. Garon: On va surveiller ça.

M. Elkas: Correct, c'est bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 32?

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Utilisation de la criblure de pierre dans les enrobés bitumineux pour une meilleure performance. Une compagnie de Chicoutimi en plus! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 34.

M. Garon: Saint-Honoré, 373 900 \$ pour remettre de l'asphalte à l'aéroport de Saint-Honoré. Maintenant, on va envoyer les avions à Roberval! Êtes-vous sûr que vous en avez toujours besoin d'asphalte à Saint-Honoré, puisqu'une fois que l'aéroport va être réparé, remis à neuf, rénové, les avions qui étaient là vont être déménagés à Roberval? Êtes-vous sûr que vous ne devriez pas faire...

M. Elkas: L'école est toujours là.

M. Garon: ...suivre un cours de gestion économique à votre sous-ministre? Parce que ça va coûter cher. On rénove l'aéroport au complet, puis, après ça, on envoie les avions ailleurs!

M. Elkas: Ce n'est pas nous qui déterminons où vont les avions.

Une voix: L'école est encore là.

M. Elkas: L'école est toujours là. Ce n'est pas nous qui déterminons où vont les avions.

M. Garon: Qui? Oui, oui, mais l'aéroport est développé, l'asphalte est posé, les lumières sont

posées, les balises sont posées, les signaleurs sont posés. Après ça, on est aussi bien de laisser les avions là. Ils étaient là, de toute façon, depuis des années.

M. Elkas: C'est de les encourager à revenir.

M. Garon: Comment ça coûterait, à Roberval, de développer un système de même, un autre aéroport à quelques milles? Roberval n'est pas très loin de Saint-Honoré, 60 kilomètres.

M. Elkas: Parlez-vous encore des CL-215?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui, mais là ils peuvent revenir du jour au lendemain à Saint-Honoré, à la demande du ministre des Forêts, compte tenu de la situation des feux. C'est ça qui détermine où on va placer nos avions.

M. Garon: Mais il y a du bois partout autour de là.

M. Elkas: Dépendant où est la demande, c'est ça qui détermine.

M. Garon: Oui, mais, s'il est mieux localisé à Roberval, ce n'est pas ça, c'est qu'on développe un aéroport à Saint-Honoré, puis, après ça, on envoie les avions ailleurs.

M. Elkas: Oui, mais l'aéroport à Saint-Honoré sert plus que simplement pour l'entreposage d'une couple d'avions-citernes.

M. Garon: Oui, mais voyez la longueur de la piste...

M. Elkas: C'est une école, là.

M. Garon: ...un kilomètre et demi, 1573 mètres.

M. Elkas: C'est 6 milles?

M. Garon: C'est quasiment... C'est une longue piste. Vérifié. Il va falloir poser le débat publiquement un peu.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 34, vérifié. L'engagement 35.

M. Garon: C'est parce qu'on veut faire moins avec... si on veut faire plus avec moins. Là, on est en train de faire moins avec plus. Subvention spéciale pour couvrir à la fois la cotisation annuelle... différents programmes. O.K., vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 35, vérifié. L'engagement 36.

M. Garon: Il n'y a rien là. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 37.

M. Garon: C'est toujours à 50 %, ces programmes normés là?

M. Elkas: Pour la recherche universitaire, c'est 100 %.

M. Garon: Pas de subvention? Vous payez 30 %. Vérifié...

M. Elkas: Vous êtes...

M. Garon: ...l'engagement 37.

M. Elkas: Engagement 36?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38.

M. Elkas: L'engagement 36, c'est 50-50. Vous avez raison.

La Présidente (Mme Bélanger): On est rendu à 38, M. le ministre.

M. Garon: L'engagement 38, c'est quoi? Quel pourcentage?

M. Elkas: 50 %.

M. Garon: Vérifié.

M. Elkas: L'engagement 39. (20 h 50)

M. Garon: Là, est-ce que c'est... ces chaussées, là, vous prenez l'asphalte, vous le rebrassez, puis vous le reposez. La capacité structurale de chaussées recyclées par le procédé de retraitement en place, voir si leur capacité est la même qu'avant que.. Vérifié. C'est payé à quel pourcentage, ça, ici?

M. Elkas: 50 %.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 39, vérifié. L'engagement 40.

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils font comme campagne de sécurité? Ils donnent des macarons. Quel pourcentage vous payez sur la campagne de sécurité dans le transport scolaire?

M. Elkas: La SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, 50 %, et nous, les autres 50 %.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

40, vérifié. L'engagement 41.

M. Garon: Autofinancement. Qu'est-ce que c'est ça? Autre subvention sur l'autofinancement... Si vous donnez une subvention, ce n'est pas de l'autofinancement. L'autofinancement, ça veut dire que vous payez tout seul, ça. L'autofinancement des études supplémentaires dans le cadre du programme d'implantation d'un train rapide Québec-Windsor. 355 000 \$, Société québécoise des transports. C'est quoi, ça? Qu'est-ce que ça veut dire, ça, autofinancement, alors qu'il s'agit d'une subvention?

M. Elkas: Je demanderai au sous-ministre, M. Georges Lalande, de répondre à la question.

M. Lalande: Mme la Présidente, M. le député, c'est dans le cadre, ça, des études que l'Ontario, le fédéral et le Québec... Actuellement, les trois sous-ministres des Transports de l'Ontario, du Québec et d'Ottawa font partie du groupe d'étude. C'est des études pour 6 000 000 \$ qui se font, à l'heure actuelle...

M. Garon: Combien?

M. Lalande: ...6 000 000 \$, les études, où il y a un partage 2 000 000 \$, 2 000 000 \$, 2 000 000 \$ à trois. Bien sûr, c'est notamment sur les corridors, sur la technologie, sur les données dont on a besoin, tout ça, mais ça, c'est dans le cadre purement de l'étude des trois conjoints. Ce qui est demandé là, c'est pour être capable d'évaluer pour le Québec même les retombées qu'il va y avoir. C'est de l'argent qui n'a pas encore été engagé. C'est une réserve qui est faite pour être capable de s'assurer, au-delà de toutes les études qui se feront sur le TGV en soi, quelles sont les retombées particulières qu'il peut y avoir pour le Québec là-dedans. Est-ce qu'on va en bénéficier, au fond? Ça, c'est plus particulier à nous, et ce n'est pas avec les autres études... pour être capable de vraiment évaluer là, chez nous, en particulier, ce que ça peut avoir comme retombées économiques.

M. Garon: Est-ce qu'on fait, M. le ministre, l'étude uniquement sur le TGV de Bombardier, le TGV français, ou si on fait également l'étude du Sprinter suédois, de ABB, ou le X2000, ou si le train... J'ai vu qu'il y en avait un autre, italien - je ne me rappelle plus le nom que j'ai vu récemment - qui est étudié également aux États-Unis. Est-ce qu'on fait l'étude également sur ce train suédois et le train italien ou bien si on fait seulement l'étude du train français?

M. Elkas: Non, non. On ne se limite pas à la technologie française, définitivement pas. D'ailleurs, lorsqu'on a signé l'entente avec les

autres gouvernements, le fédéral et l'Ontario, c'était une exigence qu'on ne se limite pas seulement à une technologie, à une façon de le faire. La preuve, c'est que la vitesse a définitivement un impact sur le choix, mais peut-être pas aussi. Ça va dépendre de ce que les autres peuvent faire au niveau de leur technologie. L'étude va clairement démontrer s'il y a moyen d'aller de l'avant avec une technologie versus l'autre, basé sur le temps qu'on peut transporter une personne d'un point A à un point B.

M. Garon: Est-ce qu'on fait également l'étude des impacts qu'il y aura ici...

M. Elkas: Sur le quoi?

M. Garon: ...d'un choix par les Américains d'une technologie utilisant les rails existants?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Comprenons-nous bien. C'est beau, un TGV français, mais ça prend un système particulier de rails, alors que les Américains vont prendre les rails existants, puis notre train ne pourra pas aller plus loin que la frontière du Canada, d'autant plus qu'il n'est pas clair, si on analyse ça... Est-ce que notre intérêt, c'est vraiment de faire Montréal-Toronto? Je comprends bien qu'on peut vouloir être un bout de ligne de Toronto. Il est clair que la ligne, la partie la plus rentable, c'est la région de Québec et la région de Montréal, mais, à partir de Montréal, si on pense en termes de développement économique, est-ce qu'on analyse Montréal-New York, à plus forte raison si les Américains choisissent les rails existants?

M. Elkas: On est dans le corridor Québec-Windsor, et puis les rails existants, c'est une technologie qu'on étudie, évidemment, parce que la technologie d'ABB, par exemple, se sert des rails existants.

M. Garon: Est-ce qu'on étudie aussi d'autres corridors, par exemple...

M. Elkas: Pour le moment, non, M. le député.

M. Garon: ...Québec-Montréal seulement? Par exemple, est-ce que la région de Québec et la région de Montréal... c'est la partie la plus rentable du train. Ce n'est pas Montréal-Toronto la plus rentable, c'est région de Québec, région de Montréal. C'est ça la partie la plus rentable, dans les études préliminaires, à date, qui sont faites. Deuxièmement, est-ce qu'on étudie d'autres tronçons que Montréal-Toronto et plutôt Montréal-New York? Il y aurait peut-être plus d'avantages en termes de retombées économiques

à cause du bassin de population, surtout s'il y a un train, avant longtemps, qui relie Boston, New York, Philadelphie, Washington où il y a à peu près 75 000 000 de population et peut-être plus, alors que le Sprintor doit commencer à entrer en opération, actuellement, aux États-Unis. C'est une question de... Il est peut-être dedans actuellement. Pas le Sprintor, le X2000, pardon.

M. Lalande: C'est le X2000 dans la région de Washington, mais au Texas, c'est la technologie TGV qui a été choisie. Actuellement, le corridor..

M. Garon: Oui, mais on ne sait pas si le projet du Texas va marcher.

M. Lalande: D'accord, oui. Le corridor qui est sous étude, à l'heure actuelle, après l'entente du fédéral, de l'Ontario et du Québec, c'est Windsor-Québec. C'est celui-là. Les études vont déterminer, effectivement, si c'est plus rentable entre Montréal et Québec ou entre Ottawa et Montréal, etc., ou si c'est un peu plus loin. C'est ce qu'on est en train d'étudier, dans le moment.

M. Garon: Oui, mais on dit toujours Québec-Windsor ou bien Montréal-Windsor, sauf que est-ce qu'on a regardé la possibilité de Québec-Montréal? Après ça, on verra. Si la partie la plus rentable, c'est Québec-Montréal...

M. Elkas: Vous dites que c'est la plus rentable.

M. Garon: D'après les études, c'est la plus rentable.

M. Elkas: Non, mais là que les études nous disent, confirment ce que vous dites, parfait...

M. Garon: Ah, c'est évident.

M. Elkas: ...mais des études qui ont été faites avec des partenaires...

M. Garon: Elles sont déposées, ces études-là. Elles sont faites, là. C'est la partie Québec-Montréal qui est la plus rentable.

M. Lalande: Les études qu'il y avait eu de Carmen Bujold, c'est une partie des études qui ont été faites. À l'heure actuelle, c'est justement ce qu'on veut vérifier, nous, avec ce qui est demandé dans cet engagement financier, à savoir d'être capables de mieux mesurer, nous, en dehors du projet global où on comprend le corridor Québec et Windsor, si, pour le Québec, ce serait plus rentable. Quelles sont les meilleures retombées? C'est quoi le taux d'adhésion des gens, par exemple? C'est ça qu'on veut mesurer de plus particulier à propos de nous

autres.

M. Garon: Bien, parce qu'il y aurait intérêt à mesurer, par exemple... Prenons Québec-Montréal. Avec les trains existants, je comprends qu'on puisse dire qu'il y a Bombardier et tout ça, mais il y a les contribuables aussi. Bombardier, je comprends, je suis d'affaires, mais il y a les contribuables aussi qui n'ont pas des poches sans fond, tu sais. Les contribuables peuvent avoir à payer, tandis que si on utilise les rails existants, puis s'il s'agit de solidifier les rails existants, puis les corridors sont déjà là, il faut étudier en pensant aux contribuables, pas seulement à celui qui va construire, mais aux contribuables, combien ça va leur coûter pour ce que ça va leur donner. Les Américains savent compter, comprenez-vous. Ils savent bien qu'un nouveau corridor, ça coûte une fortune. Un corridor existant, ça coûte bien moins cher.

M. Elkas: D'une manière ou d'une autre, M. le député, c'est ça que les études vont révéler, à savoir quelle méthode est la plus rentable pour l'ensemble. Il ne faut pas perdre de vue le fait que la voie ferrée entre Québec et Montréal, parce qu'on parle de se servir de ce corridor, des rails existants, il va falloir que les rails existants soient renforcés et remplacés.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ça, vous comprenez ça, oui.

M. Garon: Oui, ça, je crois qu'ils vont être solidifiés et tout ça, sauf que ce qui coûte cher, c'est le corridor, c'est les passages à niveau. C'est tout un paquet d'affaires, comprenez-vous. Les Américains considèrent que ça coûterait une fortune. Ils veulent utiliser les rails existants. Ils disent même, dans un article que je lisais, qu'il y avait, entre Boston et New York, l'équivalent de 12... ce qu'ils appellent des «loops» complets à éliminer, équivalents de ça, sauf que ça coûte moins cher d'éliminer des petits bouts qui sont mal faits, parce qu'ils ont une technologie où chacune des roues du train est indépendante et peut fluctuer en fonction des rails. Trouver un corridor complètement neuf dans des milieux urbains où le pied carré coûte cher, les viaducs coûtent cher, tout coûte cher... Alors, vous dites que vous étudiez les différentes alternatives. On ne le sent pas.

M. Elkas: Ah! Bien, là...

M. Garon: Je vais m'informer auprès des compagnies, si elles entendent parler de vous autres.

M. Elkas: Les études vont sortir, à la fin de l'été, hein...
(21 heures)

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...pour démontrer ce qu'on vous dit aujourd'hui, qu'on ne regarde pas seulement une technologie.

M. Garon: Oui, mais les citoyens ne sont pas beaucoup intéressés à se retrouver avec un projet politique où des amis des partis politiques vont se retrouver avec des milliards dans leurs poches, mais eux autres vont se retrouver avec des taxes à payer.

Une voix: Des milliards de dettes.

M. Garon: Tu sais, un gouvernement cassé... Quand on est le gouvernement cassé, il faut savoir compter.

M. Elkas: C'est notre préoccupation.

M. Garon: À Ottawa, ils sont cassés comme des clous. Après quatre ans de Bob Rae, en Ontario, ils vont être cassés comme des clous, puis, à Québec, on est cassés comme des clous aussi. Alors, il y a des gens qui sont... Bombardier est peut-être bien riche, mais les citoyens, eux autres, ils ne sont pas intéressés à payer pour des projets quand on dit: Vivons selon nos moyens. Vivre selon nos moyens, c'est peut-être rafistoler le vieux qu'on a, tu sais, faire rajeunir son habit plutôt qu'en acheter un neuf.

M. Elkas: Je me joins à vous, M. le député. Je suis heureux de vous entendre parler de cette façon-là. C'est ce qu'on fait avec les trains de banlieue dans la région de Montréal; on regarde le vieux.

M. Garon: C'est nous autres... on l'avait commencé. C'est pour ça que... C'était bien commencé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 41, vérifié.

M. Garon: Réalisation d'une étude... Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du devis? Chibougamau/Chapais-Chambord. J'espère que ce n'est pas des marchandises lourdes pour fermer la ville, du transport ferroviaire pour fermer la ville.

M. Elkas: C'est dans le but de la conserver. Je veux vous dire que ça fait partie du plan du réseau de base ferroviaire. Cette ligne devait rester, quant à nous. C'est pour contrer l'abandon qui est suggéré par CN.

M. Garon: J'ai été à Chibougamau, récemment. Je dois vous dire que vous rencontrez des vans sur la route sur un joli temps. Vous

rencontrez beaucoup plus de vans très chargées que d'automobiles.

M. Elkas: Puis c'est justement ce qu'on essaie de faire, comme je vous l'ai mentionné ce matin, d'encourager l'intermodalité et faire comprendre à l'Association du camionnage que, dans certains cas, il y a des avantages à embarquer sur le train.

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

M. Elkas: Oui.

M. Garon: L'étude, est-ce qu'elle est terminée?

M. Elkas: Non.

Une voix: Pas encore.

M. Garon: Vérifié.

M. Elkas: Alors, je vous remercie. M. le député, vous êtes de parole. Il est près de 21 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements sont vérifiés?

Une voix: Vérifié.

M. Garon: Pour le mois de novembre, mais ça ne me fait rien de commencer décembre, si ça vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là il reste le projet de loi, M. le député.

M. Garon: Le projet de loi, ça ne sera pas long.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça ne sera pas long?

Une voix: Deux minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Voulez-vous commencer le projet de loi ou commencer décembre?

M. Elkas: Je n'ai pas décembre avec moi.

M. Garon: O.K. Alors, commençons le projet de loi.

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

(Suspension de la séance à 21 h 4)

(Reprise à 21 h 8)

Projet de loi 60

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute un nouveau mandat. Le mandat pour cette séance est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 60, Loi modifiant la Loi sur le camionnage. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le **Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Doyon (Louis-Hébert).

La Présidente (Mme Bélanger): Et M. le ministre est membre de la commission.

Le Secrétaire: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires sur le projet de loi?

Remarques préliminaires

M. Elkas: Pas grands commentaires. Je pense que ce n'est pas un gros projet. J'aimerais tout d'abord, Mme la Présidente, si vous me permettez, saluer le nouveau président de l'APCRIQ, M. Daniel Brulotte, qui est avec nous aujourd'hui, avec l'ancien président, M. Pierre Miller, de l'APCRIQ. Je les salue tous les deux.

C'est un peu à leur demande qu'on est ici, aujourd'hui, pour faire des amendements à notre loi qui permet à leur association et à d'autres de s'arrimer avec ce qui se passe dans les autres provinces ainsi qu'aux États-Unis. Il y a beaucoup d'intra et il y a beaucoup d'extraprovincial qui se fait. On veut viser évidemment les marchés du Sud. De plus en plus, on a un peu de liberté. Mais pour les règles du jeu, quand on pense à toute la gestion de nos lois, il faut s'arrimer avec nos partenaires.

En 1987, il y a eu la déréglementation. Pas longtemps après, l'ancien ministre des Transports a introduit des articles de loi ici, à l'Assemblée nationale, qui ont un peu devancé ce qui se passait ailleurs. Il y a eu, surtout au niveau des permis de sous-traitance, une réticence à faire des changements et suivre le Québec dans le temps parce qu'on voyait que ça devenait - comment on peut dire? un cauchemar, «administrative nightmare» - une espèce de cauchemar administratif, un embarras aussi pour certains. On s'est vu en mesure de changer la loi pour permettre une meilleure gestion dans son ensemble. Ça permettra aussi une meilleure autonomie de «owner operator» dans ce domaine.

Alors, c'est à peu près tout, Mme la Présidente, ce que j'ai à proposer ce soir.
(21 h 10)

M. Garon: ...au fond, vous...

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

M. Garon: Vous voulez permettre aux voituriers-remorqueurs de signer des contrats avec des transporteurs. C'est ça. Mais est-ce que vous avez l'intention de laisser la Commission des transports du Québec donner des permis de transport à des courtiers pour que, dans le fond, ça se fasse par des courtiers plutôt qu'entre des voituriers-remorqueurs et des transporteurs?

M. Elkas: Je ne comprends pas. Voudriez-vous recommencer parce que j'ai perdu...

M. Garon: Le but de la loi, au fond, ça va être que les voituriers-remorqueurs puissent faire des contrats avec des transporteurs. C'est ça?

M. Elkas: Le but, c'est d'enlever toute cette question de forcer les gens à avoir des permis de sous-traitance.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Et le but, en bas de 30 jours, oui, un gars qui se promène d'un transporteur à l'autre, il est évident que ça va prendre un permis de sous-traitance.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis ceux qui travaillent pour d'autres, à long terme... On respecte le fait qu'il y a un contrat avec lui et le...

M. Garon: Le transporteur.

M. Elkas: ...transporteur.

M. Garon: Mais... Puis par rapport aux courtiers.

M. Elkas: Ça ne touche pas le courtier, non.

M. Garon: Non, mais il y a des courtiers en transport qui ont des permis de transport, actuellement. Nous autres, on nous dit, actuellement, qu'il y a des courtiers en transport qui ont des permis de transport délivrés par la Commission des transports du Québec.

M. Elkas: Excusez. M. Dominique Dubuc, du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Dubuc.

M. Dubuc (Dominique): Dans les faits, il y a des gens qui vont effectivement obtenir un permis de transport de la Commission des

transports et qui font du courtage. Ils peuvent aussi faire du transport, mais ils peuvent aussi faire du courtage. Il y a des gens qui font du courtage sans permis de transport aussi et ceux-là, habituellement, n'ont pas de véhicule eux-mêmes. Ce qu'on fait avec le projet de loi, on dit: Dans des circonstances bien particulières, on permet... on évite la lourdeur administrative d'aller se chercher un permis de transport pour l'individu qui travaille en exclusivité avec quelqu'un qui a déjà un permis de transport. Il est là, puis on dit: minimum 30 jours. Il n'a pas besoin d'aller se chercher un permis de transport; il fait déjà du transport pour quelqu'un qui en a un permis de transport.

M. Garon: Oui, mais là, à ce moment-là, vous, vous voulez faire... Des voituriers-remorqueurs, par la loi, vont pouvoir signer des ententes avec des transporteurs pour travailler pour des transporteurs.

M. Dubuc: Il y a déjà des contrôles. Ça se fait déjà. Ce qu'on fait, on standardise le type de contrat qu'il faut.

M. Garon: Oui.

M. Dubuc: Quand ça, ça se produit, c'est le contrat suivant avec un certain nombre de dispositions.

M. Garon: Mais est-ce que ça pourrait avoir pour effet, dans l'état actuel de la réglementation, de faire en sorte que les voituriers-remorqueurs signent des contrats avec des courtiers?

M. Dubuc: Si le courtier a un permis de transport.

M. Garon: L'Association du camionnage n'a pas fait de représentations à ce sujet-là?

M. Elkas: Elle appuie le projet.

M. Garon: Elle appuie le projet, mais elle voudrait que le règlement soit changé, que ça soit clair que les ententes vont être faites entre voituriers-remorqueurs et transporteurs.

M. Dubuc: Ça ne pourra pas être autrement, puisque l'exigence qui va être imposée pour qu'un voiturier-remorqueur puisse circuler légalement, ce sera de détenir un permis de sous-traitant, s'il veut faire affaire avec plusieurs transporteurs, ou un contrat qui le lie à un transporteur. Donc, il ne pourra pas être lié à d'autres intervenants. Autrement, il est illégal, parce qu'il n'a pas à bord du véhicule ou son permis de sous-traitant ou le contrat type.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des courtiers,

actuellement, qui ont des permis de transport et qui ne sont pas des transporteurs?

M. Dubuc: C'est difficile à apprécier, M. Garon. C'est des gens qui peuvent avoir un camion qui est dans la cour. Je ne sais pas vraiment s'ils font du transport ou pas. C'est possible qu'il y en ait.

M. Garon: Remarquez bien que je ne suis pas un... Je prends des renseignements aussi. On me dit que le danger qu'on craint, c'est que, comme la Commission, en vertu de sa réglementation, peut donner des permis, elle donne des permis de transport à un courtier qui ne fera pas nécessairement de transport. Un courtier pourrait avoir un permis de transport et, à ce moment-là, faire des ententes avec des voituriers-remorqueurs sans être un transporteur lui-même, mais avoir et détenir un permis de transport et être courtier.

M. Dubuc: Selon les règles actuelles, pour obtenir un permis de transport, il y a un certain nombre de conditions à rencontrer, conditions qu'on est à revoir, mais qui ne font pas l'objet de cette réglementation. C'est une tout autre réglementation. O.K.?

M. Garon: Non, je le sais, c'est dans le règlement. Ce n'est pas dans la loi, de toute façon.

M. Dubuc: Et cette réglementation, on est à la revoir pour faire en sorte que, justement, les règles d'accès au marché fassent en sorte d'éviter ces situations et inversement. Vous vous souvenez que, lors d'une autre discussion qu'on a eue ici, que M. le ministre a eue avec vous, ici, c'était de rendre compte annuellement de l'exploitation. Lorsqu'on a changé le projet, la dernière fois, on a dit: Annuellement, les compagnies devront rendre compte de leur exploitation, et la Commission pourra intervenir.

M. Elkas: Pour avoir un permis, ça prend un véhicule immatriculé, puis il doit opérer.

M. Garon: Donc, à cet effet-là...

Une voix: Maintenant.

M. Elkas: Maintenant, oui.

M. Garon: ...vous voulez revoir la réglementation concernant cette question-là, une fois que la loi va être adoptée...

M. Elkas: La réglementation...

M. Garon: ...pour que ça soit arrimé...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...pour que les ententes soient vraiment signées entre les vrais transporteurs...

M. Elkas: C'est ça.

M. Garon: ...et des **voituriers-remorqueurs**...

M. Elkas: Exact.

Une voix: Tout à fait.

M. **Garon**: ...et non pas avec des courtiers qui détiennent des permis de transport sans faire de transport.

M. Elkas: Il faut qu'il ait une immatriculation, et il va falloir qu'il l'opère, sinon il le perd.

M. **Garon**: Bien, on ne sait pas comment va être le règlement.

M. Dubuc: Il faut revenir un petit peu. C'est vraiment... Les morceaux sont tous attachés. Lorsqu'on a changé la loi, l'année dernière, on a incorporé cette disposition, vous souvenez-vous, de rendre compte annuellement de l'exploitation. Et, pour les gens qui sont déjà là qui pourraient faire ça, à la première occasion, ils devront rendre compte de l'exploitation à partir d'un permis de transport. S'ils n'exploitent pas, la Commission intervient.

M. **Garon**: Alors, nous sommes prêts, Mme la Présidente. Je suis content de voir que le ministre délégué aux Transports vient voir ce qui se passe puisque... d'autant plus, au cours de la journée, au cas où on ne lui aurait pas fait la commission, le ministre a dit, aujourd'hui, que, sur la question... que ce serait le ministre délégué qui répondrait, notamment sur sa tournée de consultation concernant les changements au ministère. Il y a une tournée. On m'a dit que vous aviez rencontré les gens de la rive sud de Québec aujourd'hui. Le ministre des Transports nous a dit, tantôt, que, demain, le ministre délégué aux Transports nous donnerait sa tournée, sa façon de convoquer, qui est convoqué, qui fait partie de la tournée, avec l'échéancier, le calendrier de consultation. Je suis content qu'il soit là. Je le dis pour ne pas qu'il nous dise: Vous auriez dû le demander au ministre. Le ministre nous a dit que c'est son ministre délégué qui nous dirait ça demain, puisque c'est lui qui la fait.

Étude détaillée

Nous sommes prêts à procéder. Est-ce qu'il y a des amendements?

M. Elkas: Il n'y a pas d'amendement.
(21 h 20)

Permis de camionnage

M. **Garon**: Pas d'amendement.

M. **Elkas**: Il n'y a pas d'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 est adopté?

M. **Garon**: Non, mais il y a les explications du ministre.

* M. **Elkas**: O.K. L'article 2 de la Loi sur le camionnage...

M. **Garon**: L'article 1.

M. **Elkas**: L'article 1.

M. **Garon**: Oui.

M. **Elkas**: L'article 2 de la Loi sur le camionnage (L.R.Q., chapitre C-5.1) est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le premier alinéa ne s'applique pas à la location d'un camion avec service de chauffeur lorsque sont réunies les conditions suivantes:

«1° le locataire est titulaire d'un permis de camionnage;

«2° la location est constatée dans un contrat écrit d'une durée minimale de 30 jours et dont la date du début de la location et les modalités pour y mettre fin apparaissent au contrat;

«3° le locataire acquiert, pour la durée du contrat, la possession, le contrôle et l'usage exclusif du camion;

«4° copie du contrat se trouve dans le camion aux fins de vérification et d'inspection;

«5° le contrat est conforme au règlement.»

M. **Garon**: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2.

Contrat de location d'un camion avec chauffeur

M. **Elkas**: 2. L'article 80 de cette loi, modifié par l'article 7 du chapitre 55 des lois de 1991, est de nouveau modifié par l'insertion, après le paragraphe 7°, du paragraphe suivant:

«7.1° déterminer les exigences applicables au contrat de location d'un camion avec service de chauffeur et en prescrire les stipulations minimales.»

M. **Garon**: Quelles sont les stipulations minimales que vous avez envie d'introduire, à ce stade-ci?

M. **Elkas**: Exemple, noms et signatures des

parties du contrat, le prix convenu avec ses bases de référence, les formules d'indexation, si applicables, les frais d'administration et retenues convenues. Toutes ces choses-là ont été approuvées par l'Association des camionneurs du Québec ainsi que l'APCRIQ qui est présente ici, ce soir.

M. Dufour: C'est quoi l'intérêt de donner le nombre de permis qu'un organisme a? On peut faire de la publicité. Il n'est pas obligé de le dire, des fois. L'article 2, c'est ça. L'article 3 de cette loi est modifié par l'addition, de l'alinéa suivant... C'est de ça qu'on parle, là? L'article 1 a été adopté ou n'a pas été adopté?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Dufour: Bon, bien, l'article 2.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Dans toute publicité, une personne doit mentionner le nombre de permis de taxi dont elle est titulaire.

M. Elkas: Ce n'est pas le bon projet de loi.

Une voix: C'est la loi de taxi, ça. C'est la loi de camionnage.

Une voix: Ce n'est pas le bon.

Une voix: Le taxi, c'est la semaine prochaine.

M. Dufour: Ah! Excusez.

M. Elkas: Pas de problème.

M. Dufour: J'étais convaincu que j'avais pris le bon projet de loi. Je trouvais ça curieux que, dans une heure, il pouvait passer à travers 27 articles.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Je suis de bonne foi, moi!

M. Elkas: Mais ce n'était pas pour rien qu'on s'est parlé, Francis, au début. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Ha, ha, ha! Ah oui!

M. Garon: Pas de question. Vérifié. Non pas vérifié, adopté.

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

M. Elkas: La présente loi entre en vigueur lors du dépôt de cette loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant la Loi sur le camionnage, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble du projet de loi est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Adopté. Merci beaucoup. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. Un instant, là. Il n'y a pas de remarques finales?

Alors, la commission de l'aménagement et des équipements, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 24)