



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Organisme: Commission des transports du Québec

Période: Décembre 1992 à décembre 1993

Le mardi 14 mars 1994 — No 119

**Président: M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

|                                             |          |
|---------------------------------------------|----------|
| Réponses déposées                           | CAE-6075 |
| Remarques préliminaires                     |          |
| M. Normand Cherry                           | CAE-6075 |
| M. Jean Garon                               | CAE-6078 |
| Transports, secteur transports              |          |
| Décembre 1992                               | CAE-6078 |
| Janvier 1993                                | CAE-6090 |
| Commission des transports du Québec         |          |
| Janvier 1993                                | CAE-6096 |
| Transports, secteur transports              |          |
| Février                                     | CAE-6096 |
| Réponses à des engagements en suspens       | CAE-6101 |
| Mars                                        | CAE-6101 |
| Mai                                         | CAE-6108 |
| Commission des transports du Québec         |          |
| Avril                                       | CAE-6113 |
| Mai                                         | CAE-6116 |
| Transports, secteur transports              |          |
| Juillet                                     | CAE-6116 |
| Commission des transports du Québec         |          |
| Août                                        | CAE-6126 |
| Transports, secteur transports              |          |
| Septembre                                   | CAE-6126 |
| Octobre                                     | CAE-6136 |
| Novembre                                    | CAE-6146 |
| Décembre                                    | CAE-6146 |
| Transports, secteur voirie (Grand Montréal) | CAE-6150 |
| Septembre                                   | CAE-6150 |
| Octobre                                     | CAE-6153 |
| Novembre                                    | CAE-6156 |
| Décembre                                    | CAE-6160 |

### Autres intervenants

M. Michel Charbonneau, président

Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Ghislain Maltais

- \* M. Jean-Yves Gagnon, Société des traversiers du Québec
- \* M. Liguori Hinse, ministère des Transports
- \* M. Georges Lalande, idem
- \* M. Yvon Tourigny, idem
- \* M. Louis Gravel, Commission des transports du Québec
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

**Le mardi 1er mars 1994**

**Vérification des engagements financiers**

(Dix heures vingt-quatre minutes)

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements de mardi matin, 1er mars, ouverte. J'aimerais rappeler que le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports à partir du mois de décembre 1992 et du ministère des Transports, secteur voirie, pour le territoire du Grand Montréal, à partir du mois d'août 1993. Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Kehoe (Chapleau) et M. Tremblay (Rimouski) est remplacé par M. Bordeleau (Acadie).

**Le Président (M. Charbonneau):** J'aimerais prendre quelques instants pour procéder à la lecture de l'ordre du jour. Alors, ce matin, nous avons la liste des engagements financiers transférés aux listes des engagements financiers relatifs aux systèmes de transports: de décembre 1992, de mai 1993 et juillet 1993; ils sont intégrés à la liste du secteur transports de cette même période, soit de décembre 1992 à décembre 1993. Alors, est-ce que l'ordre du jour est adopté? Adopté.

**Réponses déposées**

Est-ce qu'il y a dépôt de documents, ce matin? Alors, je dépose ce matin les réponses aux questions prises en note lors de la séance du 26 janvier 1993. Ces réponses vous ont été transmises le 21 avril 1993.

Nous pouvons maintenant procéder à la vérification des engagements financiers tels que mentionnés à l'ordre du jour. Alors, nous en sommes au mois de décembre 1992, à l'engagement 1. M. le ministre.

**Remarques préliminaires**

**M. Normand Cherry**

**M. Cherry:** M. le Président, je demande la collaboration de nos collègues pour me permettre de pouvoir faire des remarques préliminaires. Je sais que ça prend le consentement de nos vis-à-vis. Il me semble que l'année pour laquelle on doit faire rapport a quand même été une année extrêmement importante au ministère des Transports, et je pense que, probablement, en toile de fond, rappeler ce qui s'est passé pourrait contribuer, mais, évidemment, ça prend le consentement des gens d'en face.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. le député de Lévis, est-ce qu'on a le consentement?

**M. Garon:** Aucune objection.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le ministre, nous avons le consentement.

**M. Cherry:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** À vous la parole.

**M. Garon:** Pour un temps raisonnable.

**M. Cherry:** Toute ma vie, j'ai eu beaucoup de misère à obtenir une définition exacte du mot «raisonnable». On va tenter de...

Alors, M. le Président, chers collègues, ça me fait plaisir de participer, aujourd'hui, aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements du ministère des Transports. Titulaire de ce ministère depuis moins de deux mois, je puis vous assurer que c'est avec enthousiasme et fierté que je remplis les nouvelles responsabilités qu'a bien voulu me confier, le 12 janvier dernier, le premier ministre du Québec, M. Daniel Johnson. En effet, je suis très heureux de me joindre à l'équipe du ministère dont le professionnalisme, de même que le dynamisme ont conduit à une réorganisation administrative en profondeur de ses activités.

Comme vous le savez, M. le Président, le ministère a revu sa mission en fonction des changements s'étant graduellement opérés dans la répartition de ses activités. Ainsi, désormais, la moitié du budget du ministère des Transports est affectée au développement et à l'amélioration du réseau routier, alors que l'autre moitié est dirigée vers les autres modes de transport des personnes et des marchandises. L'objectif premier de cette réorganisation étant de ramener l'essentiel des activités touchant les systèmes et les infrastructures de transport vers la clientèle, quatre directions régionales territoriales: Montréal, Québec, Est et Ouest du Québec, placées sous la responsabilité d'un sous-ministre adjoint, ont été créées.

Ainsi, la soixantaine de centres de services, ainsi que les 16 directions territoriales réparties dans ces quatre directions générales constituent désormais des guichets uniques où la clientèle du ministère peut s'adresser. Par ailleurs, les activités qui doivent demeurer centralisées, telles que la conception de politiques et de programmes ou encore le développement d'une expertise spécialisée, ont été regroupées sous la Direction générale de la planification et de la technologie, qui agit

en support aux directions territoriales. Enfin, toutes les activités d'aide à la gestion ont ainsi été réunies sous l'autorité d'un sous-ministre adjoint.

Les engagements budgétaires versus les orientations stratégiques. Avant d'aller plus loin, il m'apparaît opportun de faire ici une courte présentation des engagements financiers du secteur des transports, et ce, à la lumière des orientations prises par le ministère. Je rappelle qu'en 1992 le ministère des Transports avait défini des objectifs stratégiques pour guider ses actions et concrétiser sa mission. Ces objectifs, toujours en vigueur, sont les suivants — et je pense que c'est important de les rappeler: le maintien et la remise en état du patrimoine routier des équipements, le transport, le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transports, la gestion harmonieuse du transfert du réseau routier local aux municipalités et le soutien au développement socio-économique du Québec, l'amélioration de nos façons de faire en accord avec la vision ministérielle. En ce qui a trait aux systèmes de transports, les objectifs de remise en état des équipements de transport, d'intégration des modes de soutien au développement socio-économique prennent toute leur signification.

(10 h 30)

Les points saillants des engagements financiers, M. le Président. Afin de faciliter la tenue de cet exercice, permettez-moi d'attirer votre attention sur un certain nombre d'engagements que nous devons vérifier aujourd'hui et d'y apporter quelques précisions. La subvention statutaire au Conseil métropolitain de transport en commun. Au nombre des engagements du ministère, on retrouve une somme de 60 400 000 \$ qui représente une subvention accordée au CMTC sur une période de cinq ans. À noter que ce montant comprend l'aide financière versée aux exercices 1993-1994 et 1994-1995. Principalement, ces aides permettent à l'organisme de compenser les trois sociétés de transport qui le composent pour le manque à gagner découlant de la vente de cartes régionales dans le cadre de l'intégration tarifaire.

Le coût de téléphonie au ministère. Une autre tranche de 7 300 000 \$ est affectée aux différents services de téléphonie et de communication nécessaires, bien sûr, en raison de l'ampleur du ministère et de la répartition de ses unités à la grandeur du territoire. Précisons que ces services permettent, notamment, la fourniture des services de renseignements généraux sur l'état des routes et les travaux sur le réseau routier. Deuxièmement, la subvention à la Société des traversiers du Québec. De plus, des engagements totalisant 6 800 000 \$ constituent des subventions complémentaires à la Société des traversiers du Québec. Également, il est important de rappeler le projet de modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Il y a quatre engagements, M. le Président, qui concernent ce projet.

Enfin, il est important ici de noter que, sur les 204 000 000 \$ que totalisent les engagements attribués aux systèmes de transports, la somme de 111 000 000 \$ est affectée à divers aspects de la modernisation de la

ligne de train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. Considérant l'ampleur de ce projet et la part qu'il prend dans les présents engagements financiers, celui-ci mérite que nous le regardions dans son ensemble avant d'aborder chacun des engagements qui le composent. Tout d'abord, il est important de faire la distinction nécessaire entre la modernisation des deux lignes actuelles en exploitation et le développement des autres lignes dans la perspective de créer un réseau de trains de banlieue.

Les deux lignes actuellement exploitées par la STCUM sont celle de Montréal—Rigaud, qui a bénéficié de certains travaux d'amélioration principalement aux gares, et celle de Montréal—Deux-Montagnes actuellement en voie de modernisation. La ligne de Rigaud accueillait auparavant — il est important de le souligner — une clientèle de 2450 passagers par direction, en période de pointe. Celle-ci est actuellement passée à 6100 passagers, dont 1400 à la gare de Beaconsfield et 800 à la gare de Dorval. Quant à la ligne de Deux-Montagnes, la clientèle, en période de pointe, passera de 5000 à 10 800 avec la modernisation.

Comme on peut le constater, il s'agit là de gestes majeurs du ministère dans l'encouragement au transport en commun dans l'agglomération de Montréal, en complémentarité avec les investissements consentis, notamment, dans le paiement de la dette du métro, dans son amélioration et dans le renouvellement de la flotte d'autobus urbains.

Rappelons que le projet de modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes a fait l'objet, en 1990, d'un décret approuvant un budget de 227 000 000 \$, lequel a ensuite été actualisé à 278 000 000 \$ par décret, et ce, en 1993. Les raisons de cette hausse des coûts sont les suivantes: l'application de la TPS et de la TVQ pour les immobilisations financées par le service de la dette de la STCUM et l'augmentation du taux de change américain affectant certains équipements provenant des États-Unis, évaluation à la hausse liée à des exigences opérationnelles non connues, etc.

Le projet comprend quatre éléments: la construction de nouvelles voitures, ce qui a amené le contrat à la firme Bombardier pour la production de 58 wagons, pour un montant de 123 100 000 \$; la modernisation des infrastructures ferroviaires, pour un montant de 70 600 000 \$; la construction d'autres infrastructures — des gares, des quais — pour un montant de 68 800 000 \$, les honoraires professionnels se chiffrant à 15 100 000 \$. Certains de ces éléments se retrouvent aux présents engagements financiers.

Concernant les honoraires professionnels, au chapitre de ces honoraires, le budget initial, s'élevant à 9 000 000 \$, se répartissait comme suit: 3 000 000 \$ pour l'exécution des plans et devis, 1 000 000 \$ pour les services professionnels rendus par le CN et 5 000 000 \$ pour le mandat de surveillance et de gérance des travaux. D'après le décret initial du 29 avril 1991, le montant de 3 000 000 \$ consacré aux plans et devis visait des travaux qui devaient être confiés globalement au CN, et ce, de la façon suivante: 800 000 \$ de plans et

devis pour un atelier évalué, lui, à 16 000 000 \$; 1 200 000 \$ de plans et devis pour les stations, les quais, les gares qui, eux, sont évalués à 18 000 000 \$; 1 000 000 \$ en ingénierie pour les travaux d'infrastructures dans l'emprise du CN, le tout évalué à 58 000 000 \$.

Or, en cours d'étude, il a été décidé de procéder par appels d'offres pour une partie substantielle des travaux, environ 43 000 000 \$, d'abord destinée au CN. Ceci a rendu nécessaire la confection de plans et devis complets pour tous les éléments d'infrastructures se trouvant dans l'emprise du CN. En outre, des études supplémentaires se sont avérées nécessaires: étude d'interférence électromagnétique due au changement de voltage, simulation dynamique de la caténaire, étude géotechnique et caractérisation des sols pour les fins de construction. Les frais d'ingénierie ont donc été portés de 1 000 000 \$ à 4 220 000 \$, ce qui, par contre, permettra d'économiser le coût des plans et devis que le CN et les sous-traitants sélectionnés par appels d'offres auraient dû exécuter et «charger». Ceci explique l'engagement 1 de mars 1993.

Par ailleurs, il a été décidé de confier à la firme Canac International un contrat de gérance pour l'ensemble des travaux d'infrastructures. Le recours à cette firme très spécialisée a été rendu nécessaire par le haut degré de spécialisation des travaux prévus et la nécessité d'assurer une coordination très serrée des travaux et de la livraison de matériel à l'intérieur d'une emprise ferroviaire en exploitation. Le ministère a engagé la somme de 108 800 000 \$ pour le contrat de Canac International. De ce montant, 102 700 000 \$ vont aux travaux comme tels, dont Canac assure la gestion pour des honoraires de 6 100 000 \$. Ceci est l'objet de l'engagement 13 de juillet 1993.

Le projet de modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes a nécessité, par ailleurs, l'exécution d'études environnementales permettant d'identifier les impacts et les mesures de mitigation afin de satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le ministère avait déjà engagé 520 000 \$ dans ces études à partir des budgets réguliers destinés à ce genre d'études. Un montant supplémentaire de 30 000 \$ a dû être ajouté suite à une modification au projet original et à la présentation au MENVIQ d'une nouvelle demande d'autorisation pour le projet révisé, demande dans laquelle il a fallu actualiser certaines données et examiner spécifiquement l'impact de la fermeture des deux gares situées sur le territoire de Laval. Un contrat de 30 000 \$ a donc été confié à la firme SOMER, ce qui est l'objet de l'engagement 1 de novembre 1993.

Le développement du réseau des trains de banlieue en marge des travaux de modernisation des lignes existantes. Le ministère a poursuivi ses études à l'égard du développement éventuel du réseau à partir de quatre autres lignes potentielles vers Sainte-Thérèse, Mascouche, Repentigny, Delson—Châteauguay, Saint-Hilaire. La remise en opération de certaines de ces lignes pourrait constituer l'une des solutions pour

répondre aux besoins en déplacement identifiés dans le cadre de l'élaboration du «Plan de transport de Montréal». Le gouvernement a, d'ailleurs, autorisé l'achat de 80 voitures provenant de la société Go Transit, de Toronto.

Selon les décisions stratégiques qui seront prises au cours des prochains mois en matière de transport collectif et de transport individuel, le gouvernement prendra les décisions nécessaires quant à la poursuite du développement du réseau de trains de banlieue. Le ministère a recouru à certaines firmes externes pour l'assister dans sa démarche d'évaluation de la faisabilité d'un tel réseau de trains de banlieue. Ceci est l'objet de certains engagements financiers. Un contrat de 160 000 \$ a donc été accordé à la firme Soprin concernant la ligne Montréal—Deux-Montagnes et, en partie, le développement du réseau. Une extension de 30 000 \$ à ce contrat fait l'objet de l'engagement 15 d'octobre 1993. Le mandat confié à la firme Soprin touche des services consultatifs en génie ferroviaire et en génie civil dans le cadre des opérations suivantes: la négociation du prolongement de l'entente entre le ministère et la STCUM pour la gestion des lignes de train de Deux-Montagnes et de Rigaud; la négociation d'un crédit suite au changement d'horaire apporté au service de la ligne Deux-Montagnes suite au retrait d'une partie du matériel roulant et la synthèse de la proposition du BMI dans l'optique d'un développement de réseau de trains de banlieue.

(10 h 40)

Également, un contrat avec SNC-Geoproex. De plus, un contrat de 1 200 000 \$ a été conclu suite à des appels d'offres avec cette société qui doit agir comme coordonnateur mandataire dans la mise en oeuvre du réseau régional de trains de banlieue. Dans la première partie du mandat, au montant de 200 000 \$, la firme a pu inventorier des sites de garage des voitures de GO Transit et préparer un document d'appels d'offres à ce sujet. Elle a également vérifié les caractéristiques et le potentiel des sites désignés pour les futures stations et a, finalement, proposé un ordonnancement des activités en vue de la mise en oeuvre éventuelle des nouvelles lignes, de même qu'un projet de contrat d'exploitation. Ce contrat fait l'objet de l'engagement 7 de février 1993.

En terminant, M. le Président, permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui. Du ministère des Transports, bien sûr, on aura reconnu M. Georges Lalande, qui est sous-ministre chez nous. À ma droite, M. Liguori Hinse, le sous-ministre adjoint à la planification et à la technologie; également, M. Yvon Tourigny, qui est sous-ministre adjoint à la grande région de Montréal; de la Société des traversiers du Québec, M. Jean-Yves Gagnon, qui en est le président et directeur général; de la Commission des transports du Québec, M. Louis Gravel, qui en est le président, et M. Yves-Marie Picard, de la Direction générale de la gestion de l'information et de la vérification. Toutes ces personnes sont à la disposition des membres de cette commission pour toute information supplémentaire relative aux engagements financiers que

nous examinerons ensemble au cours des prochaines heures.

Je vous remercie de votre attention et tiens à assurer tous les membres de cette commission de mon entière collaboration, et je vous remercie.

**Le Président (M. Charbonneau):** Merci, M. le ministre, pour ces remarques préliminaires. M. le député de Lévis.

#### M. Jean Garon

**M. Garon:** M. le Président, je remarque, encore une fois... Je pensais qu'avec un changement de ministre il y aurait un changement, mais il semble que le ministère des Transports est toujours de plus en plus misogynne puisque, dans les gens qui sont ici aujourd'hui, il n'y a pas une seule femme, comme si on vivait dans un monde où la moitié des gens n'existent pas. Malgré que le gouvernement ait adopté, il y a un certain nombre d'années, des mesures pour faire davantage d'équité dans la fonction publique et pour qu'il y ait davantage de femmes, le ministère des Transports se présente toujours le même ministère du XIX<sup>e</sup> siècle: pas de femmes, les femmes à la maison, je suppose. On remarque, encore une fois, qu'il n'y a pas une seule femme au ministère des Transports. Ça me fait penser au ministère de l'Agriculture, quand j'y suis arrivé en 1976. Quand j'y suis arrivé, c'était la même chose, et ça a changé.

Je suis content de voir que le ministre, deuxièmement, a réussi, par ailleurs, à amener son sous-ministre à la table. Je ne sais pas si ce sera comme les autres ministres; il était venu seulement pour la première séance de délibérations et il n'était jamais revenu après. Je ne sais pas si le ministre va avoir plus d'autorité sur son sous-ministre que les autres, ses prédécesseurs, qui n'étaient jamais capables d'amener leur sous-ministre à la table. Il est venu pour la première fois pour M. Elkas et, après ça, il n'est jamais revenu. Parce que c'est important que les gens soient présents.

Quand on parle de la réforme — je pense que le ministre parle beaucoup de la réforme des transports — je vais vous dire une chose, il n'y a pas grand monde au Québec qui est bien impressionné par la réforme. Il y a quelques fonctionnaires qui ont concocté la réforme et quelques journalistes dont ils sont près, qui écrivent des articles de louange, sauf que, pour le monde réel, en vie, les routes sont pleines de trous, sont pleines de rigoles, on a de plus en plus d'ornières, et ce n'est pas la satisfaction très grande au Québec concernant les transports. C'est pour ça que je souhaite que le ministre écoute davantage ce qui se dit sur la rue que ce qui se dit dans son ministère.

Dans son ministère, on va dire que ça va bien, mais, dans la réalité, les gens qui paient maintenant les automobiles autour de 20 000 \$ ne trouvent pas ça drôle d'être obligés d'emprunter les routes du Québec pour scraper, pour briser des automobiles qu'ils ont acquises à fort prix, alors qu'ils sont les gens qui paient le plus

de taxes en Amérique du Nord. Ils ont l'insigne honneur de payer le plus de taxes en Amérique du Nord pour avoir les plus mauvaises routes de l'Amérique du Nord, les Québécois. On est différents: on paie plus pour moins, alors qu'ailleurs ils paient moins pour plus. On est sûrement une société distincte, d'accepter une situation comme celle-là, d'avoir des routes en mauvais état en payant très cher.

Je ne veux pas être plus long, M. le Président. Je voudrais, par ailleurs, remercier le ministre qui a accepté très facilement de faire ses engagements financiers. J'ai toujours pensé, moi, que, quand un ministre venait en engagements financiers, il n'était pas coupable en partant, contrairement à ce que certains pensent qui ont peur de faire leurs engagements financiers. Au fond, on est là pour poser les questions que le public demanderait, sans présumer des réponses et simplement pour savoir comment ont été affectés les fonds publics qui ont été votés par l'Assemblée nationale. Alors, le ministre a été très collaborateur pour accepter, même s'il était nouveau dans ses fonctions, de faire ses engagements financiers.

C'est pour ça que je lui ai dit qu'on ne pouvait pas savoir le temps que ça prendrait, parce qu'on ne le connaît pas encore. Dans sa façon de donner des réponses, avec l'ancien ministre, ça nous prenait beaucoup de questions pour avoir une réponse. Ça prenait du temps. Alors, je ne peux pas présumer du ministre actuel. C'est pour ça que je lui ai dit: C'est difficile de prévoir le temps, ça dépend d'un ministre à l'autre. Le député de Maskinongé, habituellement, il répond directement, rapidement. Les engagements financiers se font rondement. Par ailleurs, pour l'ancien ministre des Transports, il n'avait pas la même conception de la vie, de sorte que ça prenait bien du temps pour avoir une réponse que, les trois quarts du temps, on n'avait pas, de toute façon, même si on posait plusieurs questions. C'est sans doute pour ça qu'il est retourné sur le banc. Alors, on pourrait commencer immédiatement, M. le Président.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, tout d'abord, d'entrée de jeu, je voudrais simplement souligner que c'est toujours intéressant pour la présidence de voir que les travaux vont se dérouler dans un climat de grande et d'étroite collaboration. Je suis convaincu que l'échéancier des travaux va en bénéficier. Alors, nous en sommes au mois de décembre 1992, à l'engagement 1.

#### Transports, secteur transports

Décembre 1992

**M. Garon:** Quelle est la raison pour laquelle il y a une subvention supplémentaire de 5 463 000 \$ à la Société des traversiers afin de porter le montant à 24 463 000 \$ pour l'année financière 1991-1992? On dit: Subvention complémentaire.

**M. Cherry:** On m'informe, M. le Président, que les principales raisons sont... Ils exploitent six traversiers et les passagers sont passés de 4 200 000 en 1989 à 4 900 000 en 1992 et 4 800 000 en 1993. Les véhicules: de 1 400 000 à 1 700 000 en 1992, et 1 600 000 en 1993. Les revenus: de 7 500 000 \$ à 8 900 000 \$ et à 9 000 000 \$ en 1993. L'autofinancement: 27 % en 1989, 29 % en 1992 et 27 % en 1993.

D'entrée de jeu, M. le Président, notre collègue de Lévis m'a dit que c'est la meilleure des façons de bien connaître son ministère, pour quelqu'un comme moi qui arrive depuis quelques semaines. Il m'a indiqué ça, il a dit: Quand on fera les engagements financiers, c'est la meilleure façon, pour toi, de pouvoir suivre ça. Et, comme il a, dans ses remarques préliminaires, souligné la présence de mon sous-ministre, je veux lui indiquer qu'il y a et mon sous-ministre et l'ensemble des gens qui m'accompagnent. Ce qu'il veut savoir, c'est sur une période qui s'est passée avant que j'arrive. Je vais initier les réponses le plus possible, mais je vais lui suggérer de profiter de la présence des gens qui m'entourent pour qu'on puisse, de façon expéditive, répondre à l'ensemble de ses questions.

**M. Garon:** C'est le même ordre de grandeur, au fond, que les années antérieures, 27 %, 29 %, 27 %.

**M. Cherry:** C'est la même chose.

**M. Garon:** Ça marche. Est-ce que vous avez des projets pour l'avenir concernant la Société des traversiers ou si vous n'en avez pas?

**M. Cherry:** Il n'y a pas de projet particulier pour le moment. Il y a le traversier de Trois-Rivières qu'il faut faire réparer, pour nous donner une pièce d'équipement additionnelle pour supporter les besoins. (10 h 50)

**M. Garon:** Est-ce qu'il s'agit de gros radoubs?

**M. Cherry:** Je peux peut-être demander au président de l'organisme de compléter la réponse?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Oui. La préparation doit se faire en deux étapes: une première étape de 2 500 000 \$ et, dans un an, un an et demi, une deuxième étape d'environ 2 500 000 \$ également, pour un total d'à peu près 5 000 000 \$, ce qui nous permettra, à ce moment-là, d'utiliser ce navire-là pour une vingtaine d'années.

**M. Garon:** Les travaux vont être faits où?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** La première partie — il y a eu un appel d'offres — les travaux seront faits au chantier maritime AML, à l'île aux Coudres.

Quant à la deuxième partie, il y aura un nouvel appel d'offres en 1995.

**M. Garon:** Ça marche. Est-ce que la Société des traversiers a des projets pour utiliser des bateaux plus rapides? Parce que, aujourd'hui, on voit que les traversiers peuvent être beaucoup plus rapides qu'ils ne le sont actuellement. Est-ce qu'il y a des projets pour utiliser des bateaux plus rapides, pour que les traversiers soient plus rapides?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Présentement, non, parce que des bateaux rapides, il y en a énormément, évidemment, à l'échelle mondiale. Mais c'est des coûts extrêmement élevés. C'est des bateaux qui coûtent cher à construire, mais qui coûtent surtout très cher à opérer. Alors, dans le contexte actuel avec la clientèle qu'on a, on n'a pas de projet pour faire l'acquisition de bateaux rapides.

**M. Garon:** Je vous remercie. Peut-être une question: Est-ce que vous avez étudié la possibilité de vous impliquer dans la traversée des îles-de-la-Madeleine vers la Gaspésie? Vous n'avez pas eu d'étude, d'aucune façon, par la Société des traversiers? Bon. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 1 étant vérifié, l'engagement 2.

**M. Garon:** Contrat par soumission sur invitation de 31 400 \$, Roche ltée. Quelle est l'expertise de Roche dans le domaine de l'analyse des réseaux ferroviaires? Parce qu'on a dit qu'on a reçu deux propositions, puis on a pris Roche. Quelle est l'expertise de Roche dans le domaine des chemins de fer?

**M. Cherry:** Selon les informations que je possède, M. le Président, il y a eu des propositions demandées à trois. Il y a eu deux propositions de reçues, dont, bien sûr, celle de Roche; l'autre, c'est les Consultants BPR.

**M. Garon:** Mais on a choisi une des deux, je suppose. Je n'ai jamais entendu parler vraiment de Roche dans le domaine des chemins de fer, puis une étude... Quel était le besoin de cette étude-là, «réaliser une étude sur le réseau ferroviaire de la Beauce et déterminer les besoins actuels et prévisibles du transport des marchandises»?

**M. Cherry:** O.K. Je demanderais, M. le Président, que le sous-ministre adjoint, responsable de ce dossier-là, puisse compléter la réponse.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Alors, on avait fourni comme éléments de base au consultant qui était pour être

désigné, des éléments de problématique. La compagnie CP nous avait donné des indications officielles comme quoi ils voulaient démanteler tout le Québec central, tout le réseau, particulièrement dans la Beauce. Alors, face à ça, on avait, au ministère, l'impression que ce réseau pouvait être conservé, peut-être pas pour une exploitation de grosses entreprises, mais pour des exploitations plus légères du type, là, de ce qu'on appelle des CFIL, des centres ferroviaires d'intérêt local. Alors, on a donné ces éléments-là au consultant qui, lui, avait comme objectif d'aller faire l'étude de marché, à savoir: est-ce qu'il y avait des expéditeurs dans le coin pour le type de marchandise d'un CFIL, est-ce que le bois d'oeuvre, les copeaux étaient en nombre suffisant, en termes d'expédition dans le secteur de la Beauce, pour justifier, éventuellement, la mise en place d'un CFIL? Et Roche avait démontré les qualités en termes du personnel qu'il avait mis dans sa proposition pour répondre à ça.

**M. Garon:** Qui?

**M. Hinse (Liguori):** Le personnel?

**M. Garon:** Oui.

**M. Hinse (Liguori):** Bien, enfin, je pourrai vérifier. Je n'ai pas avec moi, ce matin, les caractéristiques de ce monde-là, mais on pourrait vous ressortir les professionnels qui étaient sur la proposition.

**M. Garon:** J'aimerais poser une question plutôt au sous-ministre. Est-ce qu'il s'est assuré — parce qu'on a beaucoup d'articles sur la firme Roche dans les journaux, de ce temps-ci — que ses hauts fonctionnaires et ses fonctionnaires n'acceptent pas d'invitations pour aller à la pêche par la firme Roche?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Lalande.

**M. Lalande (Georges):** Pas à ma connaissance, M. le Président.

**M. Garon:** Est-ce que vous vous êtes... J'ai demandé si vous vous êtes assuré. Je ne vous demande pas si vous ne le savez pas, que vous n'en avez pas entendu parler, puis que le monde aime autant ne pas vous le dire, mais si vous vous êtes assuré qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts, de sorte que des hauts fonctionnaires ne se font pas payer des voyages de pêche par la firme Roche qui, d'après les articles des journaux, a l'air d'inviter beaucoup de monde à la pêche.

**M. Lalande (Georges):** Dans le cadre de mes fonctions, j'essaie d'y revenir régulièrement. C'est un point particulier qui est ramené à notre comité de direction, l'éthique et ce qui est autour de ça. Je n'ai actuellement aucun motif de penser qu'il n'y a aucune des personnes qui ait profité de ça.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a une directive à l'effet que les fonctionnaires ne doivent pas accepter d'invitation des firmes qui ont des contrats avec le ministère pour aller à la pêche gratuitement?

**M. Lalande (Georges):** À ma souvenance, je ne pense pas qu'il y ait de directives précises qui aient été émises, mais c'est dans les règles et dans le serment d'office des sous-ministres adjoints et de tout fonctionnaire de ne pas être en conflit d'intérêts dans quoi que ce soit.

**M. Garon:** Et de quelle façon, vous, comme sous-ministre qui, comme sous-chef du ministère, vous vous occupez de l'administration publique, vérifiez ou vous assurez qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts et que les fonctionnaires du ministère n'acceptent pas de faveurs sous forme de voyages de pêche par la firme Roche en particulier?

**M. Lalande (Georges):** Pour les déplacements, évidemment, je ne peux pas vérifier ce qu'ils font les fins de semaine ou en dehors des heures de travail, mais, dans la mesure du possible, en tout cas sur les heures de travail, je m'assure que les frais d'assignation et les frais de voyage et de déplacement passent sous l'approbation du sous-ministre en sorte qu'il y ait un certain contrôle qui est fait là. Mais, au-delà de tout ça, je pense qu'il n'y aura jamais un contrôle qui est particulier, à moins de placer un policier en arrière de chaque personne pour être capable de s'assurer de tout ceci. On peut toujours se défiler. Je fais appel beaucoup plus à leur intégrité, à leur sens de service à l'État et, jusqu'à maintenant, je suis tout à fait convaincu qu'il n'y a pas eu de dérogation à cet égard-là.

**M. Garon:** Est-ce que vous avez pris des moyens pour vous en assurer? Parce qu'il n'y a pas de directive. Donc, on ne peut pas contrevenir à une directive, il n'y en a pas, au ministère. Est-ce que vous avez pris des moyens pour vous assurer que des fonctionnaires qui ont des fonctions, puis qui ont affaire à des firmes n'acceptent pas de voyages de pêche gratuits par la firme Roche en particulier? Parce que, d'après les articles qu'on a vus dans les journaux, elle le fait beaucoup avec les municipalités. Alors, comme le ministère donne encore plus de contrats...

**M. Lalande (Georges):** Écoutez, il n'y a pas de procédures particulières, si c'est ce à quoi vous faites référence. Il n'y a pas de procédures particulières qui ont été faites à cet égard, mais je pense que, encore une fois, le serment d'office et les règles d'intégrité qui gouvernent tous les membres de la fonction publique, c'est ce qui m'apparaît le plus susceptible d'être mis en application et respecté.

**M. Garon:** Bon. Donc, il n'y a pas de vérification. Vérifié. Est-ce que je pourrais avoir le mandat qui a été donné à la firme Roche et le curriculum des gens

qui étaient affectés à cette étude-là pour voir leurs connaissances dans le transport des marchandises par chemin de fer?

**Une voix:** Certainement.

**M. Garon:** De même que le nom des membres du comité de sélection.

**Une voix:** Du comité de sélection?

**M. Garon:** Oui, la firme.

**Une voix:** Ah, du comité de direction de la firme.

**M. Garon:** Du comité de sélection du ministère qui a choisi la firme. Il y a toujours un comité de sélection pour choisir la firme. Alors, qui était sur le comité de sélection et le devis qui a été présenté à Roche, et quelle est la personne... Vous dites que vous avez choisi Roche parce qu'ils avaient des gens très compétents. Alors, je veux savoir qui étaient ces gens compétents et leur curriculum.

**M. Lalande (Georges):** M. le député, les membres...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le sous-ministre.

**M. Lalande (Georges):** ...les participants au comité de sélection, c'étaient M. Guy Laroche, M. Louis Maranda, du ministère des Transports, et M. Paul-André Fournier, au ministère des Transports. M. Fournier, c'est le spécialiste au ministère des Transports dans ce domaine-là. C'est les trois membres du comité de sélection qui ont été sur ce dossier-là. Bien sûr qu'il y a le secrétaire qui y participe aussi, qui est M. Carol Rae, du ministère des Transports.

**M. Garon:** Donc, je veux avoir le devis, l'étude et le personnel qui a été proposé dans cette étude qui a fait la différence parce que c'est ça que M. Hinse a dit, c'était la qualité des personnes, de l'équipe.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 2 étant vérifié...

**M. Garon:** Sous réserve de...

**Le Président (M. Charbonneau):** ...sous réserve d'une réponse ultérieure, j'appelle maintenant l'engagement 3, toujours de décembre 1992.

**M. Garon:** Engagement 3: Subvention spéciale pour l'étude de faisabilité d'implantation d'un train rapide Québec—Windsor. Est-ce que l'étude de faisabilité est terminée?

**M. Cherry:** Non. On m'a fait une présentation, la semaine dernière, et on m'indiquait qu'un rapport préliminaire devrait être produit, quoi, à la fin d'avril, début mai, et que le rapport final devrait l'être à l'été. C'est ça? Au mois d'août.  
(11 heures)

**M. Garon:** Est-ce qu'on étudie toujours seulement le TGV ou si on étudie aussi la possibilité du THV, étant donné qu'aux États-Unis tout le monde semble s'orienter vers des trains de type THV plutôt que TGV, en utilisant les rails existants modernisés?

**M. Cherry:** Selon la présentation qui m'a été faite la semaine dernière, évidemment, là, il s'agit de décider et de la technologie et des corridors appropriés, et tout ça. Peut-être que le sous-ministre qui préside le comité pourrait compléter la réponse.

**M. Lalande (Georges):** M. le député, actuellement, il y a les trois sous-ministres des Transports du Canada, de l'Ontario et du Québec qui participent à ce comité-là. Nous étudions, à l'heure actuelle, les familles de technologie de 300 km/h et plus dans lesquelles vous retrouvez, bien sûr, le TGV. Mais vous retrouvez le ICE aussi, qui est allemand, vous retrouvez aussi le Bullit, qui est japonais, dans cette famille-là de 300 km à 350 km. Vous avez une autre famille technologique, qui est celle de 200 km et 250 km, qui est celle d'ABB, notamment, et de Pendolino qui est italien. Alors, ce sont plutôt les familles technologiques que nous étudions à l'heure actuelle.

Donc, il y a une série d'études qui se font. Comme vous savez, il y a 6 000 000 \$ qui sont pour ces études-là. À l'heure actuelle, il y en a pas mal qui a été engagé. Vous avez une série d'études qui sont en partie déposées, mais dont l'analyse n'est pas terminée. Vous avez la cueillette des données, les évaluations de technologie, des corridors et infrastructures par le ministre, l'environnement, l'analyse de la demande, les stratégies industrielles; bref, la gestion du projet et les régimes législatifs, un ensemble, donc, d'études qui devraient nous indiquer de façon précise le corridor, les technologies qu'il faut y faire, bien sûr, l'achalandage et les revenus. C'est essentiellement les grandes études sur lesquelles nous travaillons dans le corridor de Québec—Windsor.

**M. Garon:** L'étude devait être produite en juin 1993 et puis à l'automne 1993. Maintenant, on parle de quelque part en 1994. Quelle est la raison du retard?

**M. Lalande (Georges):** Je pense que, dans un premier temps, il y a eu deux changements de sous-ministre des Transports de l'Ontario et il y en a deux au fédéral, aussi, qui ont été changés et un sous-ministre au Québec. Donc, il y a eu peut-être un certain retard dans la reprise de ces dossiers-là qui sont de première importance.

L'autre aspect, c'est dans le choix des prévisionnistes. C'est important, l'achalandage. Donc, il y a des prévisionnistes et, pour ne pas se tromper sur l'achalandage, le nombre de passagers, il y a trois firmes qui ont été invitées à y participer. De ces trois firmes là, il y en a une canadienne et française, qui est Sofrerail Canarail; il y en a une autre qui est des États-Unis, qui est Charles River (CRA); il y en a une autre qui est canadienne, qui est TEMS, qui est de l'Ontario. Ces trois prévisionnistes, selon leur modèle, n'avaient pas nécessairement... n'arrivaient pas tout à fait aux mêmes résultats. Donc, il y a eu du travail qui a été fait. Ça, ça nous a probablement retardés de deux mois à deux mois et demi dans ce projet-là, peut-être un peu plus, même. Maintenant, nous sommes quand même arrivés à trouver une moyenne, parmi ces études-là, qui va nous permettre d'avoir une prévision que nous espérons la plus juste possible.

**M. Garon:** Est-ce que le retard a un impact sur les coûts, sur l'étude, toujours dans les mêmes prévisions budgétaires?

**M. Lalande (Georges):** Là, je pense qu'il est encore un peu trop tôt pour que je puisse vous préciser où on en est dans cette étude-là, parce qu'il y a plusieurs hypothèses, selon, encore une fois, les technologies. Nous avons les familles, les 300 km ou les 200 km, selon les corridors. Donc, il y a encore beaucoup... Il reste à faire l'analyse de ces rapports-là.

**M. Garon:** Maintenant, est-ce qu'il y a des analyses préliminaires? Parce que le ministre des Transports fédéral, M. Doug Young, a laissé entendre que, pour lui, le train rapide Québec—Windsor, ça ne l'empêchait pas de dormir. Ça n'avait plus l'air à faire partie des choses envisageables, dans ses déclarations que j'ai entendues à la télévision.

**M. Lalande (Georges):** Comme vous, M. le député, j'ai entendu ces commentaires de M. Young.

**M. Garon:** Mais, comme vous êtes sur le comité, j'imagine que son sous-ministre est sur le comité aussi; alors, il n'a pas dû faire ça comme Mandrake le magicien, en tirant un lapin de son chapeau. Il a dû, à un moment donné, parler avec son sous-ministre qui lui a dit: On perd notre temps là-dedans. Il y a eu une déclaration très ferme; ce n'était pas une déclaration de quelqu'un...

**M. Lalande (Georges):** Mais, si je me rappelle bien, la deuxième déclaration... D'ailleurs, c'est sa sous-ministre, Mme Bourgon — qui est maintenant rendue au Conseil privé — qui le suivait. Selon ce qui était entendu, bien sûr M. Young a atténué par la suite. Mais pour le reste...

**M. Garon:** Je connais Mme Bourgon, je sais

qu'elle est très politique. Mais j'ai remarqué que M. Young avait plutôt fait des affirmations économiques. Mme Bourgon, je l'ai très bien connue aux Pêches; je sais que l'économie, c'est le dernier de ses soucis. D'ailleurs, on a dit qu'on l'avait remarquée lorsqu'elle était aux Pêches. Alors, ça ne doit pas être pour ses talents d'économiste. Mais M. Young a dit très clairement, lui, dans sa déclaration — il n'a pas dû dire ça... à moins qu'on dise que c'est un jeune ministre qui disait n'importe quoi; il avait été très catégorique dans son affirmation sur le chemin de fer Québec—Windsor — que ce n'était pas dans les priorités, loin de là, loin de là. Moi, quand je l'ai entendu, j'ai dit: C'est fini. Alors, est-ce que...

**M. Lalande (Georges):** M. le député, pour le comité, nous avons eu un mandat. Les termes de référence sont clairs: nous devons déposer dans les meilleurs délais, nous sommes déjà en retard... D'ici le mois d'août, comme le soulignait le ministre, le comité qui est composé des trois gouvernements fera en sorte de déposer ce rapport-là au cours du mois de... Et je pense que c'est là que la décision des gouvernements devrait intervenir.

**M. Garon:** Mais qui fait l'étude de faisabilité? Est-ce que ce sont des fonctionnaires ou si ce sont les compagnies?

**M. Lalande (Georges):** Bien, il y a un consultant qui est essentiellement du Québec ici, qui est Transurb, qui a été engagé avec le choix des trois, et il y a le secrétariat qui est assuré par...

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un contrat avec une firme pour l'étude de faisabilité?

**M. Lalande (Georges):** Oui, tous les contrats sont... C'est une série de contrats qui concluent à l'étude de préfaçabilité. Toute la série d'études que nous faisons dans le moment: cueillette des données, l'évaluation des technologies, les corridors, l'environnement et tout ça, la somme de tout ça va nous conduire à une étude de faisabilité. Ce que nous voulons conclure dans ce rapport-là, c'est, comme on dit, le «go-no-go». Est-ce que, oui ou non, on doit y aller?

**M. Garon:** Mais c'est une étude de faisabilité ou de préfaçabilité?

**M. Lalande (Georges):** C'est une étude de préfaçabilité.

**M. Garon:** Parce que, ici, c'est marqué «façabilité», c'est une étude de 6 000 000 \$.

**M. Lalande (Georges):** Oui, mais c'est de préfaçabilité.

**M. Garon:** C'est le mouvement perpétuel dans les études, au fond. C'est un peu parle, parle, jase, jase, étudions, étudiez, étudiez. On étudie; pendant ce temps-là, bien, on a des contrats. Il y avait eu des études avant ces études de préféabilité.

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Les études de M. Bujold.

**M. Lalande (Georges):** Oui, les études de Bujold-Carman. Il y a des études qui ont été faites par Air Canada, CP, des études qui ont été faites par Bombardier, il y en a qui ont été faites par Via aussi.

**M. Garon:** Maintenant, le fait que les Américains s'orientent surtout sur le THV X2000(R) plutôt qu'un TGV, est-ce que ça a une influence sur le Canada qui a 10 fois moins de population, les Américains trouvant qu'ils n'ont pas le moyen d'avoir un TGV? C'est vrai que, nous autres, on s'endette plus facilement que les Américains, comme si le dollar canadien était un dollar de Monopoly. Mais, comme les Américains, eux, disent qu'ils n'ont pas les moyens d'aller dans un TGV, qu'ils s'orientent tous vers un THV, est-ce que ça a une influence sur les études au Canada, ce pays qui est maintenant rendu à 500 000 000 000 \$ de dettes, sans compter celles des provinces et des corporations?

**M. Lalande (Georges):** À mon avis, M. le député, l'appellation THV est beaucoup plus générale; elle fait référence à la très haute vitesse. Donc, la très haute vitesse, c'est les 300 km et plus. Dans cette catégorie de très haute vitesse, vous avez les Allemands, les Japonais et, bien sûr, le TGV, le très grande vitesse. Alors, l'appellation THV est bien plus utilisée pour ne pas préciser que c'est une technologie qui est celle de TGV. Alors, chez les Américains aussi, dans le corridor du Texas, bien, c'est finalement le TGV qui a été retenu. Vous avez des études...  
(11 h 10)

**M. Garon:** Oui, mais ils ne sont pas capables de le financer. Malgré les avantages fiscaux, ils ne vendent pas les parts.

**M. Lalande (Georges):** Vous avez des études qui se font aussi dans le corridor nord-est, qui est entre Washington et New York, notamment, pour se rendre jusqu'à Boston. Dans ce corridor-là, on est en train d'étudier si ce ne sera pas une technologie qui est mixte. Donc, il y a toutes les technologies. Il y a ABB, le Sprinter 2000 qui est là, mais qui n'est pas à haute vitesse, c'est de l'intermédiaire, celui-là. Vous avez aussi TGV qui est là. Donc, il peut y avoir, peut-être, une technologie qui va se développer, qui correspond davantage à ces besoins-là. Mais il faut se rappeler que les rails, aux États-Unis, dans le corridor, sont déjà électrifiés. C'est déjà des rails qui sont longs, soudés et tout ça; donc, ils sont susceptibles d'accueillir plus

facilement le type de technologie que nous avons ici.

**M. Garon:** On étudie seulement le corridor Québec—Windsor. On n'étudie pas, par exemple, Montréal—New York, avec des possibilités de retombées économiques. Dans le libre-échange, j'ai toujours pensé que le libre-échange était plus nord-sud qu'est-ouest.

**M. Lalande (Georges):** Dans le corridor, bien sûr, de Québec—Windsor, il y a quand même des sections, des tronçons qui sont... On étudie aussi Québec—Montréal. On étudie Windsor—Toronto. Donc, on a des segmentations à l'intérieur de ça pour être capables de vérifier l'intérêt et l'achalandage prévisible.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 3, vérifié.

**M. Garon:** Là, vous n'avez pas encore de papiers qui sont publics que vous pourriez nous passer? O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Garon:** Engagements 4 et 5 ensemble. C'est deux contrats à Prévost Car: développement d'une suspension indépendante avant pour autocar interurbain et, l'autre, une suspension semi-active pour autocar interurbain: 95 000 \$ et 99 000 \$. Est-ce que c'est deux études complémentaires?

**M. Cherry:** C'est deux études séparées. Selon les informations, c'est quelque chose qui a débuté en octobre 1992 et qui doit se terminer en octobre 1995. C'est ça?

**Une voix:** C'est ça.

**M. Cherry:** Et ça suit son processus normal.

**M. Garon:** Est-ce que c'est avec des autobus existants?

**M. Cherry:** C'est plutôt en laboratoire, selon ce qu'on m'indique.

**M. Garon:** Dans les deux cas?

**M. Cherry:** Dans les deux cas.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** On étudie encore le bras d'éloignement. On a l'intention d'utiliser ce bras d'éloignement

pendant combien d'années? Ça fait longtemps que ça dure, les «flat nose» et le bras d'éloignement. M. Elkas nous en parlait toujours comme si on était dans le secret de la bombe atomique. Mais, là, les nez plats et les bras d'éloignement, où est-ce qu'on en est là-dedans? Est-ce qu'on a l'intention d'étudier pendant bien des années encore? C'est quelque chose qui ne m'apparaît pas très compliqué. Un bras d'éloignement, c'est un bras qui tombe de l'autobus pour que les enfants fassent le tour, et les nez plats des autobus, pour que le chauffeur voie en avant. On avait l'impression, quand le ministère nous en parlait, depuis des années, qu'on était quasiment dans ce qu'il y a de plus compliqué sur le plan technique. Alors, où est-ce qu'on s'en va avec ces études?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le ministre.

**M. Cherry:** On m'indique, M. le Président, qu'il y a un rapport qui a été publié il y a quelques mois, peut-être, à la fin de l'année 1993. Si le député de Lévis souhaitait qu'on lui en fasse parvenir une copie, c'est avec plaisir qu'on le fera.

**M. Garon:** C'est une étude qui conclut ou qui en suggère une autre? Parce qu'on n'a l'air d'aller nulle part avec ça. Quelqu'un d'autre me parlait, récemment, un résident de Laval qui va au ministère des Transports, à l'automne 1992, pour suggérer l'ajout d'une porte à gauche sur les autobus scolaires pour réduire le nombre de traverses de rue et améliorer la sécurité dans le transport scolaire. Il me faisait savoir que le chef de service par intérim, service des projets de transport collectif du ministère des Transports, M. Louis Rousseau, lui avait répondu qu'un groupe de travail sur l'évaluation technique des dispositifs de sécurité étudierait son dossier. Puis le monsieur en question a communiqué avec nous pour nous dire que c'était épouvantable à quel point le ministère des Transports était lent, le dossier avançait à pas de tortue, s'il avançait. Dans des études sur la sécurité des autobus scolaires, des dossiers comme celui-là, une porte à gauche, est-ce que ça avance, ça aussi? Qu'est-ce qui arrive là-dedans, là?

**M. Cherry:** Je demanderais...

**M. Garon:** Il n'arrive rien, tu sais. On nous parle de ça, mais il n'arrive rien. Le transport scolaire, c'est le plus gros budget du ministère des Transports, actuellement. Ce n'est plus la construction des routes, c'est le transport scolaire.

**M. Cherry:** M. le Président, je souhaiterais que le sous-ministre adjoint responsable des nouvelles technologies puisse compléter la réponse.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Quand on parle de bras d'éloignement, je pense qu'il faut absolument situer cette question du bras d'éloignement qui est un dispositif pour aider à ce que l'enfant puisse s'éloigner du véhicule pour que le chauffeur puisse le voir en tout temps pour faire une traverse sécuritaire. Il faut absolument situer cette problématique-là dans un contexte plus global. Dans ce sens-là, après l'enquête Boulhane, on a fait toute une série d'interventions au ministère, dont, par exemple, celle de monter un cours spécialement adapté aux enfants pour leur indiquer comment monter dans l'autobus, comment descendre de l'autobus, lequel cours est intégré à l'activité scolaire proprement dite.

On a également mis de l'avant un certificat pour chauffeurs. Non pas un certificat de conduite, mais un certificat pour le chauffeur: comment se comporter avec la clientèle scolaire. Ce certificat-là sera obligatoire à compter de juillet 1995. Pour obtenir le certificat, il y a tout un cours également qui est monté, qui est obligatoire maintenant, que le chauffeur devra suivre. Pour accéder à son permis de conduire, il devra détenir ce certificat-là, lequel certificat lui permettra d'avoir des cours sur le comportement de la clientèle, sur la façon de faire monter les enfants et de les faire descendre.

Également, il y a les commissions scolaires qui ont la première responsabilité. Alors, si des commissions scolaires jugent qu'un bras d'éloignement, dans leur situation de commissions scolaires, dans la situation du circuit qui leur est propre, peut être utile, elles sont libres de faire installer un bras d'éloignement. Si elles jugent, par exemple, qu'un accompagnateur peut être utile, elles sont libres de mettre un accompagnateur. Mais ce que les commissions scolaires ont fait depuis quelque temps, elles ont remodelé les circuits, de telle sorte qu'il y a de moins en moins de traverses d'écoliers. L'enfant embarque et débarque du même côté de la rue. Alors, ce sont là des mesures. Je pense qu'il faut resituer ce bras-là dans d'autres aspects, là, qui concernent autant le comportement du chauffeur que de l'étudiant lui-même, que la situation géographique qui se présente.

**M. Garon:** Et la porte à gauche, ce dont je vous parlais, la porte à gauche, là, vous avez entendu parler de ça?

**M. Hinse (Liguori):** Bien, la porte à gauche, là, ce matin, je ne suis pas en mesure de vous donner l'évolution qu'a connue cet aspect-là. On pourrait vous faire rapport de ça. Est-ce que ça a été étudié? Est-ce que c'est commencé ou pas commencé? Ce matin, je ne suis vraiment pas en mesure, M. Garon, de vous le dire.

**M. Garon:** Le ministère aurait dit ça en 1992. Il aurait répondu à M. Serge Lafleur, de Laval, puis c'est signé par M. Louis Rousseau.

**M. Hinse (Liguori):** Oui. Il y a beaucoup de personnes qui se présentent, vous savez, au ministère,

avec toutes sortes de... Je ne veux pas qualifier la proposition de votre monsieur, là, de porte à gauche comme un gadget, là, mais il y a beaucoup de gens qui viennent au ministère avec toutes sortes d'idées: d'un «spotlight» à gauche, d'une lumière verte, d'une lumière rouge, d'une lumière jaune, d'une lumière blanche. Il y a toutes sortes de choses qui se présentent. De micro-ondes. On a fait l'essai de micro-ondes, récemment.

**M. Garon:** De micro-ondes, pourquoi? Pour réchauffer les enfants?

**M. Hinse (Liguori):** Un micro-ondes qui est un détecteur de mouvements qui est installé sur l'autobus et qui détecte supposément les mouvements lorsqu'ils sont trop près de l'autobus. On a fait faire l'essai de ce micro-ondes-là, et ça n'a donné aucun résultat. Finalement, il y avait une motte de glace, puis ça détectait ça comme étant un mouvement. Alors, il y a toutes sortes de choses qui se présentent, vous savez. Je ne veux pas ridiculiser ça, là. Il y a des choses très sérieuses, mais il y en a toutes sortes qui... Alors, il faut, quand même, apprécier ça. Il faut porter un certain jugement sur ce qui nous est présenté.

Alors, quel est l'état de la situation de la proposition de votre monsieur avec la porte à gauche? Je ne pourrais pas vous le dire pour le moment, mais je pourrais m'informer et vous le signaler plus tard.

**M. Garon:** J'aimerais ça, oui, savoir ça.

**M. Hinse (Liguori):** D'accord.

**M. Garon:** Correspondance entre M. Louis Rousseau...

**M. Hinse (Liguori):** D'accord.  
(11 h 20)

**M. Garon:** ...chef de service par intérim, service des projets de transport collectif, avec M. Serge Lafleur, de Laval, pour les portes à gauche...

**M. Hinse (Liguori):** Très bien.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 6 est vérifié sous réserve...

**M. Garon:** Sous réserve...

**Le Président (M. Charbonneau):** ...de réponses à venir.

**M. Garon:** ...des prochaines questions sur la prochaine étude, j'ai l'impression.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7, maintenant.

**M. Cherry:** Alors, c'est un projet qui s'est ter-

miné en octobre 1993. Les résultats obtenus ont permis au ministère de modifier certaines normes et devis relatifs aux types de béton autorisés dans divers ouvrages. Ça fait partie du programme PARDT.

**M. Garon:** C'est quoi, ça, le réseau de vides d'air? C'est un réseau numéroté ou...

**M. Cherry:** Qu'est-ce que vous voulez que je réponde?

**M. Tourigny (Yvon):** Dans le béton...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Tourigny...

**M. Garon:** Ah, c'est les trous dans le béton.

**M. Tourigny (Yvon):** Oui, c'est ça, pour que le gel puisse prendre un peu de suspension.

**Une voix:** D'expansion.

**M. Garon:** Pourquoi vous appelez ça un réseau?

**M. Tourigny (Yvon):** Parce que c'est un réseau...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Tourigny, est-ce que vous pourriez vous avancer, s'il vous plaît, pour les fins du **Journal des débats**? Alors, M. Tourigny.

**M. Tourigny (Yvon):** Un réseau, parce que tout le béton est infiltré de ces bulles-là. Donc, on parle de 6 % d'air, de 5 % d'air. Donc, dans tout le béton, il y a un volume d'air qui est égal à 5 %, 6 % et qu'on appelle un réseau de manière à ce qu'il soit distribué de manière homogène. Aussi, l'étude était faite pour vérifier si la consolidation pendant la mise en oeuvre faisait que les bulles d'air s'en allaient au fond, restaient sur le dessus, donc que le réseau était uniforme.

**M. Garon:** Il bouge?

**M. Tourigny (Yvon):** Uniforme.

**M. Garon:** Vous voulez dire que le réseau de bulles d'air bouge dans le béton.

**M. Tourigny (Yvon):** Bien, c'est ça que cette étude-là veut vérifier.

**M. Garon:** Une fois qu'il est formé, il me semble que les bulles d'air doivent rester à la même place. Non?

**M. Tourigny (Yvon):** Non, parce que, quand on met le vibreur, à ce moment-là il y a un déplacement des pierres et du sable.

**M. Garon:** Ah, c'est avant que le béton soit formé?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est pendant qu'on fait le béton. On ajoute de l'air et on tente de conserver cet air-là pendant la mise en place.

**M. Garon:** Pendant qu'il durcit.

**M. Tourigny (Yvon):** C'est ça. Puis, quand il est durci, bien, les bulles d'air sont là. Donc, il y a de l'espace pour prendre l'expansion due aux effets du gel sur l'eau qui est incorporée dedans.

**M. Garon:** Puis ça permet à l'eau de s'infiltrer, s'il y a des trous.

**M. Tourigny (Yvon):** L'eau s'infiltre, c'est-à-dire que le béton devient trempe. Ça, on le sait bien; il s'agit juste qu'on le casse pour voir qu'il y a de l'eau qui rentre dans le béton comme dans une éponge, un peu moins fort, là. Lorsqu'il gèle, cette eau-là prend de l'expansion. Donc, il faut que le béton puisse prendre cette expansion-là sans fissurer, sans casser.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas ça que je veux dire. Je veux dire que, plus il y a de bulles d'air dans le béton, il me semble, plus l'eau peut rentrer dans le béton, une fois que le béton est formé.

**M. Tourigny (Yvon):** Pas nécessairement.

**M. Garon:** Non?

**M. Tourigny (Yvon):** Non, c'est...

**M. Garon:** Non, il n'y pas de phénomène de capillarité dans le béton.

**M. Tourigny (Yvon):** Pas aussi fort. Ce n'est pas une éponge, là, comme on parle.

**M. Garon:** Ça a du bon sens. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Cherry:** L'engagement 8, évidemment, là, c'est un projet qui a débuté en janvier 1993 et qui doit se terminer en mars 1994, donc ce mois-ci. On sait tous que c'est au pont de Portneuf qui est, on me dit...

**M. Garon:** Portneuf, sur la Côte-Nord?

**M. Cherry:** Non.

**M. Garon:** Parce qu'il y a plusieurs Portneuf, au Québec.

**M. Cherry:** Ici, là.

**M. Garon:** Portneuf...

**M. Cherry:** L'ancien comté de Michel Pagé.

**M. Garon:** Sur le bord du fleuve, la route 132... Pas 132.

**M. Cherry:** C'est maintenant le comté de M. Bertrand. C'est ça que vous voulez me faire corriger, là. Temporairement, on...

**M. Garon:** Non, non, non. Je veux savoir quel Portneuf. Parce qu'il y en a plusieurs Portneuf. Portneuf, c'est à côté de Portneuf-Station. Je sais où dans Portneuf.

**M. Cherry:** O.K. Et on me dit qu'au moment de la construction il y aurait eu de l'équipement qui a été installé là pour pouvoir en suivre l'évolution. On me dit que c'est un projet unique en Amérique du Nord et qui a mérité des prix au ministère des Transports.

**M. Garon:** Mais pourquoi faire l'étude avec l'Université de Sherbrooke, alors qu'on est tout près de Québec? Parce que l'Université Laval n'est pas bonne là-dedans?

**M. Cherry:** O.K. On me dit que c'est dans le système de recherche qui est relié avec les universités. Il semble que celle qui était le mieux préparée pour ce type de suivi est l'Université de Sherbrooke, M. le Président.

**M. Garon:** Puis l'Université Laval ne s'intéresse pas vraiment au béton?

**M. Cherry:** Peut-être que le sous-ministre adjoint, M. Hinse, pourrait compléter ma réponse.

**M. Hinse (Liguori):** C'est un réseau d'excellence dans le domaine du béton. L'Université de Sherbrooke est plus particulièrement spécialisée dans le béton haute performance. À l'Université Laval, les chercheurs sont plus spécialisés dans l'entretien du béton, l'entretien des dalles de béton et tous les aspects relatifs à l'entretien, alors que Sherbrooke se spécialise dans la composition du béton haute performance. C'est eux qui avaient agi sur le pont à Portneuf. C'est eux qui ont instrumenté le pont à Portneuf pour voir comment ce béton-là va se comporter, quelles seront les déformations du pont avec ce type de béton.

**M. Garon:** C'est assez surprenant.

**M. Hinse (Liguori):** Sherbrooke et Laval sont en étroite relation dans le domaine du béton.

**M. Garon:** Non, mais c'est assez surprenant parce que Laval est entourée de cimenteries et elle ne s'intéresse pas au béton autant que Sherbrooke. Ça voudrait dire qu'ils ne sont pas très connectés sur leur milieu.

**M. Hinse (Liguori):** Ça va souvent sur...

**M. Garon:** Parce qu'il y a une cimenterie ici, pas loin...

**M. Hinse (Liguori):** Oui.

**M. Garon:** ...à Beauport et il y en a une autre dans Portneuf.

**M. Hinse (Liguori):** Oui. Exact.

**M. Garon:** C'est Sherbrooke qui s'intéresse à ça et Laval n'est pas là.

**M. Hinse (Liguori):** Mais ils sont très étroitement associés. C'est tout le réseau d'excellence dans le domaine du béton.

**M. Garon:** Ça ne m'étonne pas. Quand il n'y a pas de concurrence dans les universités, ça fait qu'on est moins connecté. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8, vérifié. Engagement 9.

**M. Cherry:** Alors, c'est une étude qui est en marche et le rapport final est prévu pour mai de cette année, 1994.

**M. Garon:** C'est encore Roche.

Une voix: Oui, c'est encore Roche.

**M. Garon:** Quel est le pourcentage des contrats du ministère des Transports qui va à Roche?

**M. Cherry:** Y a-t-il quelqu'un qui a ça?

**M. Garon:** On n'ose pas faire le relevé.

**M. Cherry:** On peut faire des vérifications là-dessus.

**M. Garon:** Hein?

**M. Cherry:** On peut faire des vérifications là-dessus. C'est correct.

**M. Garon:** Je serais curieux de voir, pour les firmes d'ingénieurs, quel est le pourcentage qui va à Roche.

**M. Cherry:** Je peux comprendre votre curiosité. On va tenter de la satisfaire.

**M. Garon:** Bien, il y a beaucoup d'articles dans les journaux...

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** ...depuis un bout de temps, et on voit, on lit des choses qui suscitent des questions. Je serais curieux de voir quel est le pourcentage des contrats qui vont à Roche, l'évolution au cours des années. Est-ce que vous nous envoyez une copie de l'étude?

**M. Cherry:** Vous avez demandé le nombre de projets. On va la faire faire et on va vous la fournir.

**M. Garon:** En pourcentage.

**M. Cherry:** En pourcentage. On va vous la fournir. Oui, oui.

**M. Garon:** Et, ici, est-ce qu'on pourrait avoir une copie de cette étude-là? «Réaliser une étude pour déterminer le mode d'approvisionnement optimum en produits pétroliers pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

**M. Cherry:** Elle se termine en mai 1994, M. le Président.

**M. Garon:** Oui. Est-ce que vous étudiez le transport par bateau, là-dedans?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Bateau, camion. Actuellement, c'est revenu aux camions, mais ça brise les routes.

**M. Lalande (Georges):** En fait, ce qu'on essaie d'évaluer, c'est l'impact sur le Saguenay, notamment. L'acheminement des hydrocarbures se faisait, il y a quelques années, de façon plus intense. C'est diminué considérablement aux dépens de la 175 qui est sursollicitée. C'est ça qu'on essaie de voir, comment on peut réajuster ça pour qu'on soit capable davantage de s'acheminer directement au port de La Baie.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du mandat qui a été donné à la firme?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Quelles sont les alternatives qu'on a demandé d'étudier? On a demandé le transport par quoi? Là, vous avez demandé le mode d'approvisionnement optimum. Quels sont les modes? Est-ce que l'oléoduc en fait partie, par exemple?

**M. Hinse (Liguori):** Ce qui nous...

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** ...préoccupait, c'est de voir pourquoi des marchands, des expéditeurs ou ceux qui reçoivent là-bas le mazout avaient délaissé le mode d'approvisionnement par bateau et quelles seraient les conditions pour y revenir. Il y a eu déjà, dans le passé, 250 000 tonnes de mazout qui étaient transportées par bateau au Saguenay. Aujourd'hui, l'an passé, on en a transporté 8000 tonnes. C'est insignifiant. C'est un petit bateau seulement qui est monté. Alors, qu'est-ce qui a fait que les conditions ont changé pour que les gens ne s'approvisionnent plus? Il y a, entre autres, la fermeture des réservoirs au port même de Chicoutimi, qu'on a déplacés parce que, en hiver, les bateaux ne pouvaient pas monter jusqu'à Chicoutimi. On a déplacé les réservoirs beaucoup plus bas, en eau profonde.

**M. Garon:** Est-ce qu'on a étudié les coûts sur le réseau routier?

**M. Hinse (Liguori):** Bien, c'est ça qu'on veut mettre en relation, quel est le...

**M. Garon:** Est-ce qu'on a l'impression qu'on «charge» pour ceux qui brisent les routes ou bien si...

**M. Hinse (Liguori):** On veut mettre en relation c'est quoi...

**M. Garon:** ...on «charge» plutôt pour les motos? (11 h 30)

**M. Hinse (Liguori):** ...le coût pour transporter ces camions-là et le coût social aussi, parce que, évidemment, ça encombre, c'est un risque d'accidents. Alors, on veut essayer de voir ça. Maintenant, nous autres, c'est d'essayer surtout de voir quelles seraient les conditions pour remettre ça sur le bateau, comment on peut convaincre, par exemple, ceux qui s'approvisionnent au Saguenay à partir des grands réservoirs qu'ils peuvent s'approvisionner de réservoirs plutôt que par des camions qui montent à tous les jours. Alors, dans le fond, l'étude, c'est: c'est quoi les conditions qui feraient qu'on pourrait revenir aux navires? Et ça, ça a des conséquences énormes, vous le savez, sur le réseau routier.

**M. Garon:** Si on «chargeait» le coût de briser des routes, ça se ferait automatiquement. Si on ne «charge» rien pour briser les routes au Québec, puis qu'on donne de plus en plus de permis de pesantier, c'est évident... C'est simple, au fond. C'est que chacun paie pour l'utilisation qu'il fait de la route. Si je transporte de la plume, je brise moins les routes que si je transporte quelque chose de lourd. Ce n'est pas bien,

bien compliqué. Si je transporte des chips, je ne brise pas beaucoup les routes. Ce n'est pas bien, bien compliqué, au fond. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 9 est vérifié.

**M. Garon:** On a demandé le devis.

**Le Président (M. Charbonneau):** Sous réserve...

**M. Garon:** Du devis.

**Le Président (M. Charbonneau):** Sous réserve du devis.

**M. Garon:** Et une copie de l'étude quand elle va être terminée. On pourrait tout de suite avoir une copie du devis qui a été donné à la firme Roche.

**Une voix:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, nous en sommes à l'engagement 10.

**M. Cherry:** On me rappelle que c'est une gare qui a passé au feu. C'est ça? Alors, les travaux sont terminés, et on me dit que l'achalandage est de 1400 personnes en période de pointe.

**M. Garon:** Par jour?

M. Cherry: Par jour, oui. C'est une augmentation plus élevée que prévu, on me dit, au départ. Donc, c'est un résultat passablement plus positif qu'espéré.

**M. Garon:** C'est curieux, il y a des places où il passe 400 personnes et on met l'argent, et d'autres places où il en passe 25 000, puis on ne met pas l'argent. Nous autres, à Pintendre, il passe au-dessus de 25 000 automobiles par jour, puis on a un chemin de campagne. À d'autres places, on dirait que le ministère a de l'argent. Moi, je n'ai jamais compris comment ce ministère-là fonctionne. Je vais être franc avec vous, M. le ministre — je ne vous blâme pas, vous arrivez — je n'ai jamais compris comment marche ce ministère-là. Il y a des routes où il ne passe personne et on fait des travaux. Il y a des routes où il passe du monde, puis on n'en fait pas. Je n'ai jamais compris quel était le critère dans ce ministère-là. Je vais être franc avec vous.

La gare, est-ce qu'elle est à l'épreuve du feu, celle-là? Ça peut faire un débouché pour l'amiante. C'est un feu criminel ou un feu... Elle a brûlé, la gare. Est-ce que c'est quelqu'un qui a mis le feu?

M. Cherry: On va vérifier. Les gens me disent que c'est un feu qui est arrivé il y a deux ans. Il ne semble pas qu'à l'époque il y ait eu aucune relation que

ça pourrait être un incendie criminel, mais on va être à la recherche.

**M. Garon:** Est-ce qu'on sait comment le feu a pris? Habituellement, il y a une enquête quand il y a un feu.

**M. Cherry:** On va suivre ça, suite à vos demandes.

**M. Garon:** J'aimerais savoir s'il y a eu une enquête, puis si on sait quelle est la cause du feu. C'est une gare qui appartient à qui?

**M. Cherry:** Elle appartient au CN actuellement, puis elle va être transférée à la STCUM.

**M. Garon:** Mais pourquoi ça appartient au CN, si c'est nous autres qui la réparons?

**M. Cherry:** C'est sur la propriété du CN, mais ça fait partie du réseau qui est transféré à la Société de transport de la Communauté urbaine.

**M. Garon:** Est-ce qu'il l'avait transférée... Ah bien, il ne voulait pas la réparer, je suppose.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Tout le réseau des gares, de modernisation de la ligne de Rigaud a été fait par le ministère des Transports. Il y a un dilemme — c'est une façon de parler — c'est que ces gares-là sont situées sur le terrain du CN. Le CN dit: Même si c'est sur mon terrain, moi, je ne les paie pas; je ne les entretiens pas. Alors, on a payé un temps pour les entretenir à travers la STCUM. Maintenant, ça fait partie de leur déficit d'opération. Et là, on est en train de changer les titres de propriété pour les transférer comme tels à la Société.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 11.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 12.

**M. Cherry:** C'est un projet qui s'est terminé en décembre 1993, M. le Président. Les résultats constituent un apport valable à la connaissance du béton projeté, utilisé notamment pour la réparation des structures. Ce type de projet pourrait être poursuivi par la future chaire sur le béton à l'Université Laval.

**M. Garon:** Il y aurait une chaire sur le béton.

**M. Cherry:** Oui. Ils se spécialisent dans l'entretien du béton, qu'on me dit, et de là l'intérêt qu'ils manifestent pour ce projet.

**M. Garon:** Est-ce que la chaire va être en béton?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ça va, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Cherry:** Il est annulé.

**M. Garon:** Annulé? O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 14.

**M. Cherry:** C'est du matériel informatique.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. Engagement 15.

**M. Cherry:** C'est une subvention pour combler l'écart du coût pour l'exercice se terminant le 31 mars 1992. L'ancien programme en vigueur durant cette période a entraîné un nombre plus élevé d'usagers, sans compter, bien sûr, la hausse des tarifs.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, la vérification des engagements financiers pour le mois de décembre 1992 étant terminée...

**M. Garon:** J'ai une question, M. le Président.

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

**M. Garon:** Sur l'ordre du jour, c'est marqué: Liste de 1992, nombre d'engagements en décembre, 4...

**Le Président (M. Charbonneau):** Non.

**M. Garon:** ...et, un peu plus bas, c'est...

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui.

**M. Garon:** ...marqué 15.

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, M. le député.

**M. Garon:** Est-ce que les quatre sont compris dans le 15?

**Le Président (M. Charbonneau):** Vous allez avoir la réponse immédiatement.

**M. Garon:** Us sont intégrés...

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui.

**M. Garon:** ...ils font partie des 15, maintenant.

**Le Président (M. Charbonneau):** Exactement.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, nous en sommes maintenant aux engagements financiers de janvier 1993.

#### Janvier 1993

**M. Garon:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 1.

**M. Cherry:** Alors, il s'agit d'un programme de recherche mené par les trois universités, soit Montréal, Laval et Sherbrooke. Il est justifié de maintenir une continuité dans la progression de la recherche.

**M. Garon:** Ils cherchent quoi? Soutien à la recherche en sécurité routière!

**M. Cherry:** Ça coûte 300 000 \$ au ministère et y contribuent également la SAAQ...

**Une voix:** Et le Fonds.

**M. Cherry:** ...et le Fonds comme tel.

**M. Garon:** La SAAQ et le Fonds. Qui administre le Fonds?

**M. Cherry:** On me dit que c'est le ministère de l'Éducation, M. le Président.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir la liste des recherches qui ont été faites pour l'année écoulée, en 1992-1993, à même ce Fonds?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Et celles qu'on projette pour l'année 1993-1994, puisqu'on est en janvier 1993, 1992-1993, c'est ça.

**M. Cherry:** Pour la première partie de votre

question, on possède la liste. On peut la déposer séance tenante.

**M. Garon:** C'est 300 000 \$, oui.

**Une voix:** O.K.

**M. Garon:** Pour voir un peu ce qu'ils font avec l'argent. Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. le député de Lévis, l'engagement 1 est vérifié?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Cherry:** Alors, le rapport a été déposé en juillet 1993. La recherche a permis de formuler des recommandations quant aux pratiques de déneigement en rapport avec les conditions climatiques, le pouvoir de fonte de différents composés en fonction de la température, les effets de granulométrie sur la vitesse de fonte et l'optimisation de taux d'épandage versus la surface glacée.  
(11 h 40)

**M. Garon:** Pourquoi on a choisi l'École polytechnique de Montréal sans soumission, un contrat négocié, sans appels d'offres?

(Consultation)

**M. Cherry:** Alors, selon les informations qui me sont fournies, M. le Président, c'est un projet de recherche qui est fait en collaboration avec la ville de Montréal. Ça effectue l'évaluation des divers matériaux déglaçants routiers actuellement disponibles sur le marché, tout en recherchant de nouvelles techniques permettant d'optimiser leur utilisation. Donc, vu que c'est un projet en collaboration avec la ville de Montréal, je présume que vous trouvez là la réponse à votre question: Pourquoi l'École polytechnique de Montréal?

**M. Garon:** Montréal, est-ce qu'ils paient pour l'étude aussi? Montréal paie quelque chose, mais... Moi, dans les villes, j'ai remarqué que, de plus en plus, on met du sel et ça fait un genre de gibelotte, de sloche. C'est plus glissant que quand ils ne mettent rien.

**M. Cherry:** On n'a pas l'information. Donc, plutôt que d'émettre une opinion dont on n'est pas sûrs, je préfère qu'on prenne note de la question et qu'on vous la complète.

**M. Garon:** J'aimerais ça avoir le devis aussi du

contrat de recherche. Moi, j'ai remarqué, en tout cas, que, dans le temps des fêtes cette année, on a eu la paix parce qu'il y a eu beaucoup de congés. Donc, on n'a pas eu de cochonnerie dans les chemins pendant le temps des fêtes. C'est la première fois depuis longtemps. De la manière dont les congés fonctionnaient, les gens étaient en congé forcé, on a eu des vacances de Noël extraordinaires, pas de sloche dans les rues. C'était un peu plus glacé, le monde faisait plus attention, mais c'était propre.

Là, actuellement, on met un genre de gibelotte. Je ne sais pas ce qu'ils mettent dans les rues maintenant, ça fait un genre de... Ce n'est pas de la neige; c'est un genre de... Comment je dirais ça? C'est mou.

Une voix: De la sloche.

**M. Garon:** De la sloche. Un genre de sloche, et c'est plus glissant que s'ils ne mettaient rien. Je ne comprends pas quel est le procédé ou ce qui arrive. Il me semble qu'il y a plusieurs années on n'avait pas ça. Ça fait quelques années que c'est comme ça. Moi, j'ai l'impression qu'on met beaucoup trop de sel. Est-ce qu'on a étudié, au ministère, la quantité de sel qu'on met, nous autres, comparé à d'autres pays? Il y a d'autres pays qui ne mettent quasiment pas de sel. Je pense au Japon; on dit qu'on ne met à peu près pas de sel. Nous autres, on met du sel à la planche.

Des fois, je me demande si on ne serait pas mieux de mettre autre chose que cette mautadite gibelotte-là. Il y a autre chose. En fait, c'est pour ne pas que ça glisse. Ce n'est pas nécessaire que ça fonde. C'est pour ne pas que ça glisse. Actuellement, ce qu'on met, j'ai l'impression que ça rend la chaussée glissante. On parle de plus en plus de la neige noire. On a l'impression que quelqu'un... Il y a un procédé qui fait en sorte qu'on étend une couche et que c'est glissant. Tandis que, quand on met une petite pierre — pas des petites pierres — un petit sable, là, c'est moins glissant sur la glace seulement. Il y a quelque chose qui se passe depuis un bout de temps, là. Les routes sont plus glissantes quand on met quelque chose que quand on ne met rien.

**M. Cherry:** Je vais débiter la réponse, M. le Président, et, ensuite, demander au sous-ministre adjoint, responsable de la grande région de Montréal, de compléter. Dans un premier temps, bien sûr, notre collègue, le député de Lévis, fait référence à la période qu'on vient de passer. À cause des froids intenses qu'on a connus, bien sûr, il y avait très peu d'effet. On disait même qu'après un -15° ou -20° il est inutile d'étendre des produits, ça n'a pas le temps, et ça n'atteint pas... Ça ne fait que reglacier davantage. Il a raison, c'est moins dangereux de le laisser comme tel plutôt que d'épandre ça.

On me dit également qu'il y a quelque chose qui est en train de vérification au ministère, c'est d'utiliser un produit, on me dit, qui est utilisé en Europe, qui est de la saumure. Ça viendrait probablement de la Belgique. Il y aurait des pièces d'équipement du ministère

équipées à cet effet-là, pour vérifier le rendement de ce procédé-là. J'inviterais le sous-ministre adjoint, responsable de la région de Montréal, à compléter la réponse, M. le Président.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Tourigny.

**M. Tourigny (Yvon):** Je dirais qu'on est sensibles à l'utilisation du sel, à la quantité de sel. Effectivement, historiquement au cours des années, il était de mode internationale de vouloir avoir du pavage 12 mois par année. Avec les études environnementales, je pense, qui nous ont aidés un peu là-dedans et avec les sous aussi — on s'est aperçu que ça coûtait cher — on tend à diminuer de beaucoup.

Donc, on s'est donné des niveaux de service. On a trois types de niveaux de service, actuellement. Au niveau des autoroutes, on cherche à avoir le pavage le plus possible 12 mois par année. Dans les routes régionales et provinciales, on admet un peu plus de neige. Dans les routes collectrices et régionales, on admet une période de temps plus longue d'enneigement suite à une tempête. On participe mondialement à un réseau de communications, d'échange de textes sur les manières de faire, mais on est sensibles au fait qu'il y a certains pays qui acceptent mieux... D'ailleurs, on l'a vu à la télévision, dans les Jeux olympiques, la semaine passée, en Norvège, on a tendance à garder la neige telle quelle. Je pense que c'est tout un historique, pour les citoyens, d'acceptation de circuler dans la neige versus d'atteindre l'asphalte. On est sensibles à ça et, tranquillement, on s'en vient. On a moins d'utilisation de sel, comme je le mentionnais, qu'il y a cinq ans ou qu'il y a 10 ans.

**M. Garon:** L'hiver était bien plus agréable avant qu'il y ait toute cette cochonnerie-là partout dans les rues. Aujourd'hui, en hiver, c'est salaud. Normalement, l'hiver, c'est beau, c'est blanc. Là, avec tout ce qu'on met dans les rues, ce n'est pas beau.

**M. Maltais:** Si les citoyens s'achetaient des pneus à neige comme du monde, on serait tranquilles. Quand sont arrivés les quatre-saisons, là, ça ne marche pas l'hiver et, c'est ça, ils ont mis du sel pour eux autres. Nous autres, avec nos pneus d'hiver, on a l'air fous, mais n'empêche que, l'hiver, tu te mets des pneus d'hiver et tu voyages dans la neige. C'est la première chose de toutes. On regarde la Sûreté du Québec. Ils sont les premiers à chérir de travers dans le chemin. Ils n'ont pas le temps de se mettre de pneus. L'hiver, c'est l'hiver et l'été, c'est l'été. En France, c'est en France et, au Québec, c'est au Québec. Les quatre-saisons, c'est...

**M. Garon:** Oui. Les modèles belges, je ne suis pas sûr de ça.

**M. Maltais:** Les quatre-saisons, c'est bon pour la France. Ce n'est pas bon pour ici.

**M. Garon:** Hein?

**M. Maltais:** On l'a vu, cet hiver, là. Vous le disiez.

**M. Garon:** Il y a un Français qui m'a déjà dit que la neige était plus blanche en France. Je ne sais pas ce que vous en pensez, vous qui venez de la Côte-Nord.

**M. Maltais:** C'est parce qu'ils en ont une fois par 20 ans.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, est-ce que je pourrais me permettre? M. Tourigny, dans les villes avoisinantes, frontalières comme Burlington, Plattsburgh, on utilise beaucoup de sable comme tel. Est-ce qu'ici il y a des régions où le sable est utilisé en plus grande quantité? Est-ce qu'il y a des routes plus délicates où le sable est utilisé?

**M. Tourigny (Yvon):** Il y a deux raisons et il y a deux endroits. Dans les routes à plus faible circulation, là où on met moins de sel, on met du sable un peu grossier, de manière à ce que les automobiles puissent avoir de l'adhérence, et on en met lors de chutes de température, comme on l'a mentionné, au mois de janvier où, là, le sel ne fait pas effet. Donc, il faut garder un maximum d'adhérence et, à ce moment-là, on va utiliser le sable, même sur les routes de niveau 1, les autoroutes ou les autres routes.

**Le Président (M. Charbonneau):** Est-ce que le coût de la matière première, le sable, est moins dispendieux que le sel?

**M. Tourigny (Yvon):** Ah oui! Il est beaucoup moins dispendieux. La proportion de sel est moins grande. Comme je le disais, il y a une habitude des usagers à créer et il y a une volonté à se donner sur le type de réseau que l'on veut 12 mois par année ou 11 mois ou 50 semaines.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Ce que vous dites est intéressant. Voyez-vous, moi, j'en ai à peu près 800 km où il n'y a pas de sel dessus, la 389, en particulier, la 285, la 170, et j'ai toutes les routes forestières, pour la simple et bonne raison que, pour le transport lourd, du sel, il n'y a rien de plus mauvais que ça, tandis que du sable, il adhère à la neige. Il ne fait pas fondre la neige, le sable, à moins qu'il fasse soleil comme aujourd'hui, mais ça ne fait pas de sloche. Et puis, un camion chargé de bois en longueur, sur la route avec du sable, il est en sécurité; sur la route avec du sel, il ne sait pas où il va. Ça fait de la sloche, c'est dur à conduire, ça chire dans les

détours. Ses pneus d'hiver ne poignent pas là-dessus, ça lui prendrait des chaînes, et encore.

Sauf que, dans le bois, où il n'y a pas de voisins, tu peux faire ça, il n'y a pas de pelouses. Mais va donc faire ça en ville, tu vas avoir des coups de 12 à toutes les deux maisons parce que ça se ramasse tout sur les pelouses des gens aussitôt que la charrue passe. Mais, dans le bois, il n'y a pas de problème, il n'y a pas d'écologistes, il n'y a pas de Greenpeace. Il n'y a rien et on est heureux. Voyez-vous comment ce monde-là rend le monde malheureux? Mais ils ne savent pas, par exemple, que, le sable, tu as juste à l'enlever sur ta pelouse; le sel, tu n'es pas capable de l'enlever, il est rentré dans ta pelouse. Puis, là, tu as les Verts qui viennent prendre des contrats pour entretenir ta pelouse l'été. Donc, c'est des voleurs déguisés.  
(11 h 50)

**M. Garon:** Puis tu ne peux pas promener ton chien sur ta pelouse parce qu'il va mourir empoisonné. Il ne faut pas faire jouer les enfants, non plus, parce qu'ils vont avoir des problèmes.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 3 est vérifié.

**M. Garon:** C'est vrai. Vous ne pouvez même plus promener votre chien sur la rue parce qu'il va se faire brûler les pattes par le calcium, tandis que, quand c'est du sable, il peut se promener, il peut prendre une marche, puis le diable à quatre.

**M. Cherry:** Je faisais remarquer à mes collègues que c'est sûrement pour ça que, quand je vous parle à votre domicile, j'entends votre chien japper; vous n'osez pas le laisser aller à l'extérieur.

**M. Garon:** Pardon? Non, c'est parce qu'il a un flair terrible pour japper quand il entend quelque chose dont je dois me méfier.

**M. Cherry:** Ah oui? Donc, je présume que, quand il est dans votre environnement, il doit japper tout le temps.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, vous avez installé un micro-ondes à votre chien.

**M. Garon:** Non. C'est parce que, quand j'ai parlé au ministre pour fixer la date, je devais appeler de chez nous le matin. J'avais appelé de chez nous. Pour moi, il a entendu mon chien japper. Il a pensé que je n'étais pas au parlement. Mais j'avais le droit de l'appeler au parlement.

**M. Cherry:** Non. J'aurais reconnu le «jappe».

**M. Garon:** Pardon? Vous auriez reconnu le «jappe»?

**M. Cherry:** Si vous m'aviez appelé du parlement, j'aurais reconnu le «jappe».

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Est-ce que l'engagement 3 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Cherry:** Engagement 4, c'est...

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 5.

**M. Cherry:** O.K. L'étude a été déposée en décembre 1993. Elle a permis de faire un inventaire complet des projets de recherche privés ou publics dans le domaine. Elle conclut que, si le Canada va de l'avant avec le projet de TGV, il y aurait lieu de créer un consortium de recherche pour rationaliser les ressources et les efforts.

**M. Garon:** Ceci étant dit, comment se fait-il qu'il y a un petit contrat de 30 000 \$ à côté alors qu'il y a un contrat d'ensemble sur le TGV?

**M. Cherry:** O.K. Je vais demander au sous-ministre de compléter la réponse, M. le Président, s'il vous plaît.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Lalande.

**M. Lalande (Georges):** La façon dont ça se répartit, M. le député, c'est que le fédéral, l'Ontario et le privé mettent 300 000 \$ dans cette étude, le Québec 90 000 \$ répartis entre le ministère des Transports, 30 000 \$, le MESS, 30 000 \$, et le MIC, aussi 30 000 \$ à l'intérieur. En tout et partout, donc, c'est 390 000 \$, cette subvention-là pour la faisabilité de la mise sur pied d'un consortium de recherche sur les systèmes de transport à grande vitesse sur rail.

**M. Garon:** Je ne comprends pas du tout, là. Parce que vous avez le TGV, l'étude de faisabilité est de 6 000 000 \$. Là, on dit: «Subvention spéciale pour réaliser une étude de faisabilité pour la mise sur pied d'un consortium de recherche sur les systèmes de transport à grande vitesse sur rail» alors qu'on fait déjà l'étude de faisabilité. Si ça avait été une étude préalable, je ne dis pas. Mais là, je ne comprends pas. Pourquoi on donne cette étude-là?

**M. Lalande (Georges):** M. le député, c'est

parce que, au fond, les études sur le corridor Québec—New York étudient, bien sûr, les retombées qu'il peut y avoir dans un projet qui est particulier. Là, c'est la faisabilité du train rapide partout en Amérique du Nord. Il y a aussi tout le lien qu'on a avec les États-Unis, les corridors qui se développent. C'est un consortium qui se fait, et la participation avec le Canada se fait là-dedans sur la possibilité d'aller sur des rails à haute vitesse.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie du devis de l'étude et le nom des personnes qui doivent travailler sur cette étude, leur curriculum et le groupe qui les dirige, ceux à qui ils répondent?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Ça marche?

**M. Lalande (Georges):** En complément de réponse, M. le député, il y a une association nord-américaine qui est le Mag Lev and High Speed Rail, en Amérique du Nord. On suit de près tous ces développements-là qu'il peut y avoir sur le développement de la haute technologie reliée aux trains rapides. Mais, dans ce cas-ci, on vous donnera les devis et les...

**M. Garon:** Mais comment ça a été octroyé au Centre de développement technologique de l'École polytechnique? Est-ce qu'il y a eu un appel d'offres? Centre de développement technologique — développement technologique, c'est un nom un peu vague, ça — de l'École polytechnique. Comment ça se fait qu'on les a choisis; eux, dans un contrat? C'est marqué: «Autre subvention». Je n'ai jamais vu ça, un titre de même: «Autre subvention». Je ne sais pas ce que ça vient faire. On ne dit pas «contrat négocié», on dit: «Autre subvention». C'est quoi, cette affaire-là? Pourquoi on appelle ça «autre subvention»? Ça veut dire quoi, ça?

**M. Cherry:** Il semble que c'est mal inscrit. Ça fait partie des programmes de recherche universitaire. C'est un projet qui a été soumis, qui a été retenu et pour lequel on a...

**M. Garon:** Ah! C'est eux autres mêmes qui l'ont soumis.

**M. Cherry:** Selon les informations qui me sont fournies, il semble que ce soit ça, M. le député.

**M. Garon:** Le Centre de développement technologique de l'École polytechnique a soumis un projet.

**M. Cherry:** Ça fait partie de la recherche qui se fait dans les universités. Ça, c'est un projet qu'eux ont soumis, qui aurait retenu l'attention du ministère, pour lequel ils ont été de l'avant.

**M. Lalande (Georges):** M. le député, comme le ministre le disait dans son discours d'introduction...

**M. Garon:** Est-ce que c'est à partir d'un programme norme que ça a été accordé? À partir de quel programme?

**M. Lalande (Georges):** Il y a trois canaux principaux pour la recherche et développement auxquels nous participons. Il y a d'abord le Programme d'aide à la recherche-développement en transport, le PARDT, là, que nous avons vu tout à l'heure, qui est le programme de recherche et développement en transport qui est présenté par des agents extérieurs au ministère. Les projets sont retenus en fonction des orientations du ministère et à partir des critères d'appréciation. Donc, ça, c'est le PARDT. Il y a un autre programme de recherche, aussi, un autre canal, qui est de recherche à contrat dans lequel le ministère lance des appels de propositions sur des sujets de recherche qu'il veut développer, mais en dehors du PARDT. Il y en a un troisième qui est le programme de recherche universitaire dans lequel le ministère appuie des projets de recherche de longue portée poursuivis par des équipes universitaires, notamment dans le domaine de la sécurité des infrastructures. Ça, c'est les trois modèles sur lesquels on se donne la liberté d'action pour être capables de fonctionner dans la recherche et le développement.

Or, celui-ci, c'est un projet d'importance de l'ordre de 390 000 \$. Le ministère des Transports met une participation de 30 000 \$ à l'intérieur de ça parce qu'on a des intérêts. Le MIC a des intérêts aussi là-dedans pour avoir les développements, les retombées technologiques, les retombées économiques qu'il peut y avoir autour de ça, de même que le ministère de la Science et de la Technologie aussi a des intérêts dans la haute technologie. Donc, tout ça, c'est dans ce système-là: comment on sera capables d'arriver à avoir le train à haute vitesse.

**M. Garon:** Ceci étant dit, est-ce que l'étude est réalisée?

**M. Lalande (Georges):** L'étude a été déposée en décembre 1993. Elle vient d'être déposée.

**M. Garon:** On peut en avoir une copie?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 5, vérifié.

**M. Garon:** Alors, plutôt que de discuter longtemps, on va lire l'étude. Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié sous réserve de l'obtention des documents.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** Mais pas dans trois, quatre mois. Il faudrait l'avoir rapidement.

**Une voix:** Oui, oui.

**M. Cherry:** On me dit qu'elle est déposée.

**M. Garon:** D'ici mardi prochain, on a le temps de lire.

**M. Cherry:** On me dit qu'elle a été déposée. Donc, on va vous la faire parvenir rapidement, oui.

**M. Garon:** Merci.

**M. Cherry:** Alors, l'engagement 6, M. le Président, tel qu'appelé par vous. L'étude a été déposée, des ajustements ont été demandés. Le rapport révisé sera déposé ce mois-ci, en mars. L'étude permet d'identifier la nature des biens transportés et les itinéraires empruntés par produit. Il n'y a pas de rapport avec le réseau de camionnage plus relié à l'entente du libre-échange. (12 heures)

**M. Garon:** On dit: «Les diverses pratiques de gestion dans l'industrie du camionnage frontalier Québec—États-Unis pour en mesurer le succès respectif selon la performance des transporteurs.» Est-ce qu'on peut analyser aussi la performance par rapport aux routes? Les routes américaines ne sont pas brisées. Les nôtres sont toutes scrapées. Alors, comme ce n'est sûrement pas les motos et les Volks qui brisent les routes, ce serait bon de voir la gestion quant au poids transporté. Quand on est au Québec, nos routes sont scrap; on arrive aux États-Unis, pft! Je mets le même camion; pourquoi les routes aux États-Unis sont en bon état et les nôtres sont scrap?

Qu'on prenne la route de New York, du New Hampshire ou de Boston... J'oublie le Maine parce que c'est une route de campagne, mais elle est plus belle de leur bord aussi; elle est plus belle de leur côté, de toute façon, pareil. Mais nos routes, qui sont des grandes routes de communication pour les camions, font dur et, aux États-Unis, elles sont belles. On ne voit pas d'ornières. J'ai vu une fois des ornières, une fois — ça doit être un camion du Québec qui a dépassé la frontière — mais on ne voit pas d'ornières habituellement, aux États-Unis; j'ai vu ça une fois. Les routes sont belles, elles ne sont pas craquées, elles n'ont pas de trous. Comment ça se fait que les nôtres sont dans cet état-là par rapport aux Américains?

Moi, je suis convaincu que, si c'est le poids, c'est les camions ou bien on fait des mauvaises routes, parce que, du côté du Québec, entre Montréal et l'État de New York, puis quand on va vers New York, c'est le même climat.

**M. Lalande (Georges):** Il faut dire, M. le député, dans un premier temps, d'abord...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Lalande.

**M. Lalande (Georges):** ...qu'au Québec on a réduit la masse totale en charge de façon significative et, maintenant, nous sommes même inférieurs à l'égard de l'Ontario et des États-Unis. Dans le passé, effectivement, il y avait des Américains qui venaient transiter le plus possible au Québec parce qu'il y avait une masse totale en charge qui était davantage supportée qu'ailleurs. Ça, c'est un des premiers points.

L'autre, sur la comparaison qu'on peut faire entre les routes du Québec et celles de New York: il faut faire un peu attention dans les réseaux. Aux États-Unis, il y a une priorité qui est donnée aux autoroutes, par exemple, où on a une tolérance zéro concernant ça ou à toutes les routes à haut débit. Mais, sur les routes secondaires, à bien des égards, c'est comparable à ce qui se passe ici au Québec dans ce domaine-là. Souvent, c'est parce que l'on compare toutes nos routes, au Québec, par rapport aux grandes voies d'accès que nous avons aux États-Unis et sur lesquelles on circule habituellement.

L'autre point significatif, qui n'est pas tout à fait là-dedans — mais votre question demande ça, interpelle ça — c'est le réseau de transport lourd au Québec par rapport aux États-Unis. On sait que les traverses frontalières... Il y a plus d'endroits où les Américains peuvent transiter sur les routes québécoises, ce qui n'est pas le cas dans l'inverse. En d'autres mots, pour parler en clair, il y a 19 routes auxquelles le transport lourd a accès quand on traverse la frontière entre le Québec et les États-Unis. En revanche, les Américains peuvent — en tout cas, encore dans le moment — passer sur 39 routes, quand ils traversent ici au Québec, donc des routes municipales, etc.

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Lalande (Georges):** Le ministre, enfin, le prédécesseur de M. le ministre actuel a déjà indiqué que nous allions travailler sur un réseau qui est dédié... Nous sommes probablement sur le point d'être capables d'avoir à peu près la correspondance avec les États-Unis, donc d'astreindre les gens à circuler seulement sur les routes qui sont capables de supporter le transport lourd.

**M. Garon:** Il me semble que c'est l'évidence. On fait des grosses études pour des affaires évidentes. On dit qu'il y a 19 routes aux États-Unis et, nous autres, on en a 39. Pourquoi on n'en a pas 19, nous autres aussi?

À part ça, la technique est bien simple. Il y a deux genres de chasseurs: le chasseur qui court après le gibier et l'autre qui s'assoit sur la bûche et qui attend qu'il passe. Moi, aux États-Unis, je remarque qu'il

s'assoit sur la bûche jusqu'à temps qu'il passe. Quand vous arrivez à une frontière, il faut que vous vous fassiez peser en arrivant. Nous autres, on n'a pas cette technique-là. Il me semble que ce n'est pas bien, bien compliqué, parce que interdire des routes de gravelle aux camions, ils ne passent pas là. S'ils se font pincer, on saisit le camion et ça finit là. On saisit tout. Je vais vous dire qu'il ne passera plus, le gars! On le surveille en hélicoptère. Vous allez dompter les gens, ce ne sera pas long. On saisit le camion et la marchandise tout au complet. Après ça, ils vont passer sur les routes où ils sont supposés passer. Puis, d'être sévère sur les pesantiers, ce n'est pas bien, bien compliqué. On dirait qu'on fait par exprès.

**M. Lalande (Georges):** Dans ce domaine, on est en train, comme vous le dites, de rattraper cet aspect-là, d'appliquer la réciprocité. Maintenant, l'entreprise. Il faut travailler avec l'entreprise du camionnage. C'est du transport qui est là. Souvent, on a peur...

**M. Garon:** Non, non. Il faut travailler avec les payeurs de taxes. Je regrette, là. Les payeurs de taxes sont écoeurés de payer des taxes pour des routes qui se font défaire.

**M. Lalande (Georges):** Ça, vous avez totalement raison.

**M. Garon:** Le camionnage, là... Moi, je dis: Les mêmes règles qu'aux États-Unis. Vous le disiez tantôt.

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** On a 19 routes pour traverser et eux autres en ont 39 pour venir. C'est nous autres qui sommes laxistes, c'est nous autres les coupables.

**M. Lalande (Georges):** C'est ce que nous essayons de corriger, M. le député.

**M. Garon:** Oui, mais ce n'est pas essayer... Moi, je peux bien essayer...

**M. Lalande (Georges):** C'est ce que nous sommes en train de corriger.

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

**M. Cherry:** Elle a été déposée, à ce qu'on m'indique.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**M. Cherry:** Si vous voulez tout avoir ça avant mardi, ça va vous en faire beaucoup à lire, mais on va essayer de vous...

**M. Garon:** Avant mardi, bien non.

**M. Cherry:** ...fournir tout ça. O.K.

**M. Garon:** Bien plus tôt, demain matin.

**M. Cherry:** C'est correct.

**M. Garon:** Cet après-midi, même, si c'était possible, parce que, mardi, la session commence. On va avoir plus d'ouvrage après ça.

**M. Cherry:** Oui, oui, c'est vrai.

**M. Garon:** D'ici vendredi.

**M. Cherry:** On va essayer de vous tenir occupé.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** Non, mais c'est parce que, quand vous produirez l'étude, au lieu de poser 50 questions, on la regardera.

**M. Cherry:** C'est plus simple, vous avez raison.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6 vérifié, sous réserve de l'obtention de l'étude. Engagement 7.

**M. Cherry:** C'est une étude qui doit être déposée, M. le Président, en juin 1994. Les résultats de l'étude pourront avoir des effets sur la gamme des produits et des procédés autorisés dans les plans et devis de projets routiers. Alors, l'étude va être produite dans quelques mois, en juin.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Cherry:** Ceci est à la suite d'un premier contrat de 80 000 \$. Ceci va dans le sens de la programmation budgétaire des technologies de l'information. Ce contrat vise particulièrement la nouvelle répartition des ordinateurs suite à la réorganisation.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 9.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 10.

**M. Garon:** C'est quoi?

**Le Président (M. Charbonneau):** Excusez, il n'y a pas d'engagement 10.

**M. Garon:** Il y en a deux autres par exemple.

**Le Président (M. Charbonneau):** Non, c'est parce que j'avais... J'avais, M. le ministre...

**M. Garon:** Il y en a deux autres qui suivent. C'est la Commission des transports.

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, voilà.

#### Commission des transports du Québec

#### Janvier 1993

**M. Garon:** L'engagement 1 est vérifié. Il y a le numéro 2. Il y a deux engagements qui suivent les neuf, pour en faire 11. Vérifié également.

**Le Président (M. Charbonneau):** Les engagements 1 et 2 sont vérifiés également...

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...ce qui met fin aux engagements de janvier 1993. Nous passons maintenant au premier engagement de février 1993.

#### Transports, secteur transports

#### Février

**M. Cherry:** Il s'agit là d'un des cinq projets découlant de la réorganisation, et les travaux ont été effectués. C'est une mise à jour des systèmes, qu'on m'indique, M. le Président.

**M. Garon:** Il y a beaucoup de feuilles bleues, là. Est-ce qu'on est à l'engagement 1, 129 150 \$?

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, M. le Président... M. le député de Lévis, excusez. Vous êtes d'ailleurs président de la commission de l'aménagement et des équipements.

**M. Garon:** Puis, là, vous me remplacez. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Cherry:** C'est un autre projet, M. le Président, qui est relié à la réorganisation. Les travaux ont été effectués.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Cherry:** Ce supplément d'étude a été relié à la décision de procéder à une réorganisation majeure.

**M. Garon:** De quoi?

**M. Cherry:** Du ministère des Transports.

**M. Garon:** Vous avez fait l'étude après ou avant?

**M. Cherry:** Avant, M. le Président.

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

**M. Cherry:** Oui. On m'indique que vous en auriez déjà reçu une copie, probablement une des rares que vous n'avez pas lues. Vous ne vous en souvenez pas.

**M. Garon:** C'est vrai. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Cherry:** Voir engagements 1 et 3 de février. Les travaux sont également terminés, M. le Président.

**M. Garon:** Est-ce que c'est pour répondre aux questions soulevées par le Vérificateur général que vous avez fait faire cette étude-là? Parce qu'il parlait qu'il n'y avait pas de suivi au ministère. Le Vérificateur général disait que le suivi du ministère des Transports n'était pas... qu'il n'y en avait pas, à toutes fins pratiques. Vous avez: «Effectuer la réalisation technique des modifications au système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires (PEB-0250) dans le cadre de la restructuration du ministère des Transports.»

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le sous-ministre, M. Lalande.

**M. Lalande (Georges):** Effectivement, M. le député, c'est dans les systèmes informatiques, qui correspondent aux engagements 1 et 2, qui ont été faits pour être capables de faire en sorte, compte tenu de la décentralisation vers les régions, que les systèmes de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires se fassent de façon intégrée pour être en mesure de suivre régulièrement, compte tenu qu'on a décentralisé beaucoup vers les régions le fonctionnement du ministère des Transports. Donc, il faut évidemment intégrer le suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires.

(12 h 10)

**M. Garon:** J'avais mis ça en place au ministère de l'Agriculture, en 1984. C'est vrai que ça se faisait encore au crayon au ministère des Transports. On me disait ça que ça se fait au crayon. Le Vérificateur général, il disait qu'il y avait même 17 % des engagements qui étaient mis dans la programmation, qui étaient des affaires déjà réalisées.

**M. Lalande (Georges):** Le ministère des Transports a fait ses commentaires à cet égard-là. Il y a, effectivement, pour toutes sortes de motifs, des choses qui sont mises dans la programmation, mais il peut y avoir des études d'impact environnemental, par exemple. Il peut y avoir des débuts de projets qui sont retardés et c'est ça, dans bien des cas, qui fait en sorte...

**M. Garon:** Mais 17 %, ce n'est pas beaucoup. Ça veut dire qu'il y en a 17 % seulement qui étaient suivis, qui étaient réalisés dans ce qui était marqué dans la programmation. Ce n'est pas considérable, 17 %.

**M. Lalande (Georges):** En fait, les 17 % qui étaient programmés et qui n'ont pas été suivis, ça veut dire qu'on n'a pas donné suite à cette programmation-là pour divers motifs qui s'expliquent.

**M. Garon:** Moi, par exemple, quand les gens du ministère disaient qu'élargir la route à Pintendre, ça devait être fait cette année, je ne les ai jamais crus. Je n'ai pas l'impression qu'il y a grand-chose qui marche, non plus. Ils nous disaient ça. L'étude est faite?

**M. Lalande (Georges):** Les travaux sont terminés, oui.

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

**M. Lalande (Georges):** Oui. Bien, c'est la réalisation... C'est effectué. Oui, bien sûr.

**M. Garon:** O.K. Vérifié, conditionnellement à...

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4 vérifié?

**M. Garon:** ...la réception d'une copie de l'étude.

**Le Président (M. Charbonneau):** À l'obtention d'une copie de l'étude.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 5.

**M. Cherry:** Il s'agit d'un des services essentiels durant les mois d'hiver. Bien sûr, c'est à cause de la présence des glaces. Les coûts sont très fluctuants d'une année à l'autre, dépendant de la longueur de la période

et du nombre d'usagers. C'est de 300 à 400 passagers par année.

**M. Garon:** Pourquoi on fait un appel d'offres sur invitation, une soumission sur invitation, plutôt que d'en demander à tout le monde? Voyez-vous le résultat? Soumissions demandées: 5; soumission reçue: 1. Aux Îles-de-la-Madeleine, ça équivaut à... Je ne le sais pas, là. Soumissions demandées... une reçue. Ça fait drôle. Icarus Flying Service inc, aux îles. On sent que les gars ont du Nintendo: Icarus Flying Service. Ils veulent que les gens des îles comprennent, je suppose, qu'ils sont là-dedans.

**M. Cherry:** Je demanderais, M. le Président, à M. Hinse de compléter la réponse.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** D'abord, on est supportés par le service aérien là-dedans. Puis, deuxièmement, il faut comprendre que c'est le service entre les îles et l'île d'Entrée, en période hivernale. C'est donc quelqu'un qui est nécessairement ou logiquement basé aux îles.

**M. Garon:** Mais pourquoi ne pas aller en appels d'offres? C'est quoi le problème d'aller en appels d'offres? À part de ça, est-ce que leur nom est correct, là? C'est un nom... Icarus Flying Service. Pourquoi ne pas aller en appels d'offres?

**M. Cherry:** Je présume que, si on avait fait l'inverse, vous poseriez la même question.

**M. Garon:** De quoi?

**M. Cherry:** Pourquoi vous l'avez fait? Pourquoi vous ne l'avez pas fait?

**M. Garon:** Non, non. Ils ne vont pas en appels d'offres publics. Le ministère des Transports est blâmé tout le temps pour prendre tous les moyens possibles pour ne pas aller en appels d'offres publics. Il était même blâmé par le ministre des Approvisionnements et Services. Le député de Beauce-Sud, par écrit, a blâmé ce ministère-là de ne jamais aller en appels d'offres, de prendre tous les moyens détournés pour ne pas aller en appels d'offres. On le voit encore là. Aux îles-de-la-Madeleine, il y a 20 000 de population. Pourquoi ne pas aller en appels d'offres? Là, on l'a fait sur invitation: une soumission reçue.

(Consultation)

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. le ministre.

**M. Cherry:** On m'indique, M. le Président, le nom des quatre autres firmes qui avaient été invitées et

qui n'ont pas soumissionné. C'était Air Satellite inc, Air BGM inc, Grondair, de Grondin Transport inc, et Montmagny Air Service inc, plus celle qui l'a obtenu. C'étaient les cinq qui ont reçu une invitation d'appel d'offres et les quatre que je viens de mentionner n'ont pas fait de réponse.

**M. Garon:** Les quatre autres, elles sont basées où? Comme Montmagny Air Service, ce n'est pas évident, ça. Je vous dis que l'aéroport de Montmagny — je ne sais pas si vous l'avez vu — je n'ai pas l'impression qu'ils vont aller soumissionner aux îles-de-la-Madeleine. Moi, je le connais, l'aéroport de Montmagny. Alors, c'est bidon de mettre ça là. Les trois autres sont d'où? Grondines?

**M. Cherry:** Grondair. C'est la compagnie Grondin Transport inc.

**M. Garon:** De quel endroit? Montmagny Air Service, c'est à Montmagny? C'est sûrement à Montmagny. Les trois autres qui n'ont pas répondu à la soumission, elles étaient de quel endroit?

**M. Cherry:** On me dit que c'est les cinq entreprises qui sont au fichier. C'est la réponse qu'on m'indique, là.

**M. Garon:** Oui, mais, là, ça ne veut rien dire. Est-ce qu'on peut avoir les noms des cinq compagnies et leur adresse...

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** ...à qui on a demandé des soumissions? Qui dirige ça, Icarus Flying Service?

**M. Cherry:** Havre-aux-Maisons. C'est ça?

**M. Garon:** Havre-aux-Maisons. Oui, je connais ça, Havre-aux-Maisons. Mais qui dirige cette compagnie-là? À qui ça appartient? Il ne doit pas y avoir un grand nombre d'actionnaires là-dedans.

**M. Cherry:** On va vous fournir ça. C'est la seule qui a répondu, puis on va vous fournir ça.

**M. Garon:** Je veux avoir les noms des dirigeants.

**M. Cherry:** Icarus Flying Service.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, est-ce que l'engagement 5 est vérifié?

**M. Garon:** Des renseignements.

**Le Président (M. Charbonneau):** Sous réserve de l'obtention des renseignements. Engagement 6.

**M. Cherry:** C'est un autre service d'urgence pour la saison hivernale. Également, fluctuation dans les coûts. C'est entre l'île Verte et Saint-Georges-de-Cacouna, pour les périodes d'hiver.

**M. Garon:** Est-ce que c'est un service qui existe depuis longtemps?

**M. Cherry:** On m'informe, depuis de très nombreuses années.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6 vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Garon:** Mais il sert pendant combien d'heures, ce service-là: 21 528 \$? Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, à l'île Verte, il n'y a pas beaucoup de monde là. J'ai eu l'occasion d'y aller une couple de fois, moi, à l'île Verte, de faire le tour. L'hiver, il ne doit pas y avoir grand monde là.

**M. Cherry:** Selon les chiffres qu'on m'indique, on dirait qu'il y a 10 résidents et 20 non-résidents.

**M. Garon:** Dix résidents et 20 non-résidents, puis on paie 21 528 \$.

**M. Cherry:** Pour cette période-là, oui.

**M. Garon:** Pour un an, ça. Première année du contrat.

**M. Cherry:** Pardon?

**M. Garon:** C'est la première année du contrat.

**M. Cherry:** L'évolution des coûts... Si ça peut vous aider, on m'indique ceci: 1989-1990, les coûts ont été de 6059\$; 1990-1991, 26 000\$; 1991-1992, 13 875 \$; et 1992-1993, 14 024 \$.

**M. Garon:** Pour faire quoi, là?

**M. Cherry:** Pour faire le service pour ces gens-là. Ils vivent dans cette région-là, puis, la période d'hiver, je pense, une des responsabilités envers les citoyens du Québec, c'est... Les écoles, les enfants qui vont... Je présume, là.

**M. Garon:** Ça coûterait moins cher d'avoir le professeur sur l'île.

**M. Cherry:** Vous pensez?

**M. Garon:** Bien, je comprends! J'ai déjà vu ça, moi, quand les gens m'avaient fait venir à l'île aux Coudres. Ça aurait coûté moins cher d'avoir la cinquième année sur l'île; ils la faisaient à Baie-Saint-Paul. Ils payaient un taxi, ils payaient les pensions. Ça coûtait bien plus cher que d'avoir les gens chez eux. Mais j'avais posé la question à M. Ryan, en Chambre, et il disait que c'était le directeur général qui était têtus. Bien oui, mais celui qui paie, il me semble qu'il a le moyen de rendre les gens moins têtus. C'est beaucoup d'argent pour des...  
(12 h 20)

**Une voix:** Bien oui.

**M. Garon:** Tu sais, des... On se demande pour quoi on est dans le trou, là. Aïe, si chaque municipalité isolée a un service d'hélicoptère.

**M. Cherry:** Je présume que c'est la façon, au Québec, dont on traite nos gens qui habitent dans des régions éloignées.

**M. Garon:** Non, non, non.

**M. Cherry:** Ils sont enclavés, puis...

**M. Garon:** Ce n'est pas vrai, ça.

**M. Cherry:** Non?

**M. Garon:** Non. Vérifié. J'aimerais avoir la «cédule» du transport par cet hélicoptère-là, l'année de 26 000 \$, parce qu'il y a une année de 6000 \$. Il y a quelque chose qui ne marche pas: une année, ça a coûté 6000 \$; l'autre année, 26 000 \$. Qu'est-ce qui s'est passé, là? Il y a sûrement eu des gens qui ont eu des jumeaux cette année-là!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Il y a quelque chose qui ne va pas, là. Une année, c'est 6000 \$; l'autre année, c'est 26 000 \$; l'autre année, c'est 21 000 \$. Il y a quelque chose qui ne marche pas, là. Je ne comprends pas.

**M. Cherry:** On va vous donner la «cédule».

**M. Garon:** Moi, j'aimerais ça avoir le coût pour chaque année et ce qu'on a transporté qui justifie des variations aussi grandes que ça dans le transport des personnes. Ce sont des résidents ou des non-résidents? J'aimerais savoir si ceux qu'on transporte, ce sont des résidents ou des non-résidents. Moi, j'ai l'impression qu'il y a des non-résidents qui sont plus influents que les résidents. Est-ce qu'il y a moyen de savoir les personnes transportées, dans les années de 6000 \$ et de 26 000 \$, et ceux qu'on a transportés de les identifier comme résidents ou non-résidents? C'est parce

qu'il y a un facteur qui implique une variation importante.

**M. Cherry:** Écoutez, on va vous fournir ces informations-là, mais on m'indique qu'une des façons qui découlent de la présentation, c'est que, pour 1989-1990, les 6059 \$ seraient peut-être une balance d'année; pour 1990-1991, les 26 000 \$ contiennent possiblement les 6000 \$. Donc, si on divisait pour les deux années, on arriverait à 13 000 \$ par année, ce qui rejoindrait, pour les années suivantes, 13 875 \$, et 1992-1993, 14 024 \$. C'est probablement dans la présentation, mais je vous indique que c'est quelque chose qu'on va vous fournir.

**M. Garon:** J'aimerais ça, voir, moi...

**M. Cherry:** O.K.

**M. Garon:** ...le nombre de voyages faits pour des résidents, le nombre de voyages faits pour des non-résidents.

**Une voix:** Si on peut les avoir.

**M. Garon:** Ah, ça doit être facile.

**M. Cherry:** Quoi?

**M. Garon:** Puis j'ai déjà un point d'interrogation personnel là-dessus parce que...

**Une voix:** On va vérifier.

**M. Garon:** ..je connais des non-résidents et des résidents qui restent là.

**Une voix:** On va faire la «cédule».

**M. Garon:** J'aimerais ça savoir combien on a transporté de résidents et de non-résidents. À quoi est-ce qu'on arrive? Aïe, c'est du transport, ça! Il y a 10 familles résidentes et 20 non-résidentes. Est-ce qu'on fournit des services d'hélicoptère pour les chalets? Je me suis posé la question, tu sais. Moi, si je m'en vais mettre mon chalet sur une île, c'est à moi à payer; ce n'est pas aux autres citoyens à payer. C'est simple en mosus, ça! C'est à moi à payer ma chaloupe. Aïe, il y a des limites! On ne donne pas de services de même à tout le monde, ce n'est pas vrai, ça. Vous avez dit 10 familles résidentes et 20 non-résidentes. On va fouiller ça.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 6...

**M. Garon:** Ça va prendre du temps, faire la recherche?

**M. Cherry:** On va essayer de séparer,

d'identifier les gens, voir d'abord si l'information est disponible, identifier les résidents, les non-résidents. Vous voulez avoir le détail des voyages...

**M. Garon:** Vous n'êtes coupable de rien, M. le ministre. Vous arrivez, là.

**M. Cherry:** Ah non, puis j'essaie de vous répondre...

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Cherry:** ...tu sais, là, le mieux que je peux et le plus rapidement possible. Je présume que, après ça, vous voudrez peut-être savoir, quand on a fait des voyages, si ça incluait un résident et un non-résident sur le même voyage ou s'il y a des voyages séparés. Je vais essayer de vous décortiquer ça du mieux que je peux. Moi, je suis prêt à faire ça, si ça peut vous aider, vu que vous avez l'air d'en connaître quelques-uns.

**M. Garon:** Non, mais je connais les lieux. Quand vous me dites 10 familles résidentes, 20 non-résidentes, moi, je pense qu'on n'a pas d'affaire à fournir du transport d'hiver pour les non-résidents et leurs chalets. Je ne connais personne qui a un service de transport parce qu'il a un chalet quelque part. Vérifié sous réserve des renseignements.

**Le Président (M. Charbonneau):** Sous réserve de l'obtention des renseignements. Maintenant, nous en sommes à l'engagement 7.

**M. Cherry:** Je pense que j'en ai parlé dans mes remarques préliminaires. C'est la recherche de sites de garages pour...

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

**M. Cherry:** ...les stations...

**M. Garon:** Quand vous dites «assister le MTQ», ça veut dire quoi, ça? Est-ce qu'il y a une étude là-dedans ou si c'est... Il y a une étude?

**M. Cherry:** On m'indique qu'il n'y a pas eu d'étude; c'est de l'assistance technique qui a été fournie.

**M. Garon:** Mais on fournit ça comment, l'assistance technique pour 200 000 \$, «à titre de coordonnateur-mandataire»? Comment ça marche? Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du contrat?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Avec le devis, une copie du contrat?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7, vérifié sous réserve de l'obtention de renseignements. Engagement 8, toujours de février 1993.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 9.

**M. Cherry:** C'est des mini-ordinateurs, c'est ça?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Ça termine la vérification des engagements financiers pour février 1993. Alors, nous en sommes maintenant à mars 1993. Compte tenu de l'heure, évidemment, je suspends les travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 28)

(Reprise à 14 h 26)

**Le Président (M. Charbonneau):** Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Lors de la suspension, nous étions à l'engagement 1 de mars 1993. Oui, M. le ministre.

#### Réponses à des engagements en suspens

**M. Cherry:** Alors M. le Président, suite aux demandes qui nous ont été faites ce matin, j'aimerais indiquer qu'on serait prêts à déposer... À l'engagement 9 de décembre 1992, on nous avait demandé de fournir une copie du mandat, je l'ai. À l'engagement 1 de janvier 1993, de fournir la liste des études subventionnées. Alors, j'ai également la liste en annexe. Sur l'engagement 7 de février 1993, on nous a demandé de fournir une copie du contrat et du devis. J'ai également les documents. Alors, je suis prêt à les déposer, M. le Président.

**Le Président (M. Charbonneau):** Déposez-les. Alors, les documents sont déposés. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je voudrais simplement faire une mise au point parce que, ce matin, j'ai dit que le sous-ministre était souvent absent lors des engagements financiers. Je parlais du ministre des Transports, mais je faisais surtout allusion au ministre délégué à la Voirie, M. Middlemiss, où le sous-ministre était absent. C'était plutôt à ça. J'ai peut-être dit ça un peu général. Pour ne pas être injuste, je voudrais dire que je me référais surtout aux engagements financiers de la Voirie.

**M. Cherry:** Merci.

**M. Lalonde (Georges):** Merci, M. le député.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ces précisions étant faites, nous revenons maintenant à l'engagement 1 de mars 1993.

**Mars**

**M. Garon:** Alors, mars.

**M. Cherry:** Dans un premier temps, M. le Président, bien sûr, je l'ai mentionné dans mon message d'introduction, ce matin. Les 3 000 000 \$ de dépassement comprenaient, entre autres, 1 000 000 \$ pour de l'ingénierie touchant les travaux d'infrastructures dans l'emprise du CN. Également, de nouvelles activités s'ajoutent à ce 1 000 000 \$ pour le porter à 4 220 000 \$. Il y a également des plans et devis complets pour la partie des travaux qui ne sont plus confiés au CN, mais à des sous-contractants. Il y a également l'étude supplémentaire sur l'interférence électromagnétique en raison des changements de 3 kV à 25 kV. Il y a la simulation dynamique de la caténaire, puis l'étude géotechnique et de caractérisation des sols pour fins d'analyse environnementale.

**M. Garon:** Mais vous ne trouvez pas que le dépassement, il est coriace? Parce qu'on dit: Un supplément de 3 220 000 \$ pour porter le coût du contrat pour réaliser les plans et devis à 6 220 000 \$. C'est doublé, quasiment. Comment on a pu faire en sorte qu'il y ait un tel supplément pour des plans et devis? Dans le fond, on le sait, c'est le train de banlieue Montréal—Deux-Montagnes. Comment ça se fait que les coûts doublent pour les plans et devis? La ligne, elle est déjà là.

**M. Cherry:** Dans un premier temps — et je vais débiter avec ça; ensuite, je demanderai au sous-ministre adjoint de compléter la réponse — l'infrastructure qu'il y avait déjà en place en était une en bois à cause du voltage qui était transporté là-dessus. Maintenant qu'on passe de 3 kV à 25 kV, bien sûr, il fallait tout refaire ça, il fallait le faire avec du béton. Donc, il fallait refaire toute l'étude de ça. Alors, ça explique en grande partie le pourquoi.

**M. Garon:** Mais ils le savaient avant de commencer, ça. C'était connu avant de commencer, ce n'était pas nouveau.  
(14 h 30)

**M. Hinse (Liguori):** Oui, si vous permettez. C'est que, quand ça a été donné...

**Le Président (M. Charbonneau):** Monsieur, excusez. Pour fins d'identification au **Journal des débats**, M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Oui. Quand ça a été donné à la firme Canatrans-Canac, c'était dans la perspective où le CN ferait les travaux. Alors, dans un contexte où le CN faisait les travaux, les plans et devis qui devaient être faits, c'étaient des plans et devis qui n'étaient pas vraiment complets dans le sens d'aller en appels d'offres. Parce que le CN, ils sont habitués, ils jouent là-dedans. Donc, c'étaient des plans et devis qu'on pouvait qualifier de sommaires. Pour aller en appels d'offres, il a fallu faire des plans et devis beaucoup plus complets. C'est une décision qui a été prise en cours de route d'aller en appels d'offres plutôt que de confier au CN les travaux d'infrastructures. Alors...

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Hinse (Liguori):** Parce qu'on a convenu qu'il y avait des gens sur le marché... Au départ, on ne pensait pas que le CN accepterait de faire jouer dans son emprise par d'autres que ses employés. Dans l'élaboration du mandat, en discussion avec le CN, d'ailleurs, il avait été convenu d'aller en appels d'offres.

**M. Garon:** Le coût total des travaux devait être de combien? Finalement, ils vont coûter combien?

**M. Hinse (Liguori):** Cette partie-là, le coût de cette ligne-là, c'est de 227 000 000 \$ au total — c'est des travaux qui ont commencé depuis quelques années — en dollars constants, je dis bien. En dollars courants, c'est quelque chose qui est de l'ordre de 257 000 000 \$. Finalement, quand on regarde aller, actuellement, les travaux, ça va se terminer autour de 278 000 000 \$.

**M. Garon:** Ça va. Est-ce qu'il y a de la surveillance ou simplement les plans et devis? C'est sans compter la surveillance, ça?

**M. Hinse (Liguori):** Tout compris, la surveillance y compris.

**M. Garon:** La surveillance est comprise. Ce n'est pas marqué.

**M. Hinse (Liguori):** Pas dans ce montant de 3 000 000 \$. Dans les 278 000 000 \$ dont je vous parle, tout est inclus.

**M. Garon:** Non, non, mais ici, là.

**M. Hinse (Liguori):** Ça, c'est plans et...

**M. Garon:** C'est 6 220 000 \$ avec un dépassement de 3 000 000 \$ seulement pour les plans et devis.

**M. Hinse (Liguori):** Plans et devis.

**M. Garon:** La surveillance, est-ce qu'elle augmente dans la même proportion?

**M. Hinse (Liguori):** Là, la surveillance... Ce que j'en sais de la surveillance, il n'y aurait pas de dépassement, mais c'est sous toutes réserves.

**M. Garon:** On va le voir venir plus tard.

**M. Hinse (Liguori):** S'il y avait de quoi, on le verrait venir.

**M. Garon:** Bon, ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 1, vérifié. Engagement 2.

**M. Garon:** Ah! Montréal Air Service.

**M. Cherry:** Alors, c'est un service essentiel...

**M. Garon:** Montmagny Air Service.

**M. Cherry:** ...en saison hivernale. 540 passagers annuellement durant la période.

**M. Garon:** 540?

**M. Cherry:** Excusez. Entre l'île aux Grues et Montmagny.

**M. Garon:** 540 pendant toute la période, puis ça coûte 154 344 \$? Non, non, ça ne doit pas être ça. 540, en quelle année?

**M. Cherry:** La note qu'on m'indique, c'est annuellement, durant la période.

**M. Garon:** Ça veut dire que ça coûterait à peu près 100 \$ par personne. C'est un voyage à peu près de trois minutes.

**M. Cherry:** On m'indique que ça rejoint ce dont on parlait plus tôt ce matin. Il y a sûrement des enfants qui vont à l'école. Ça fait partie des zones éloignées au Québec.

**M. Garon:** Le service aérien qu'on paie dure de quelle date à quelle date? On dit: «pour les saisons 1992-1993 et 1993-1994», mais de quelle date à quelle date? Est-ce que le service aérien... C'est une subvention spéciale. Elle est spéciale, mais dans quel sens elle est spéciale? Puis, est-ce qu'on subventionne pendant 12 mois ou seulement pendant quelques mois? Seulement pendant l'hiver? C'est parce que ce n'est pas marqué.

**Une voix:** Du 1er décembre au...

**M. Cherry:** On m'indique que c'est quand le traversier arrête. Donc, c'est environ du 1er décembre au mois d'avril.

**M. Garon:** Du 1er décembre au...

**M. Cherry:** À avril.

**M. Garon:** ...1er avril?

**M. Cherry:** Pour une période de 20 semaines.

**M. Garon:** Ça donne cinq mois, presque cinq mois.

**M. Cherry:** Sept jours par semaine, deux heures par jour.

**M. Garon:** C'est une moyenne de trois personnes par jour. Ça ne doit pas être des enfants qui vont à l'école. Si on additionne 20 semaines, ça veut dire 27 personnes par semaine; ça fait quatre personnes par jour. Est-ce qu'on paie le transport à 100 % pendant l'hiver? Est-ce qu'il est payé à 100 % ou partiellement?

**M. Cherry:** Les gens paient 10 \$, qu'on m'indique.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Cherry:** Les gens paient 10 \$, à ce qu'on m'indique ici.

**M. Garon:** Puis, vous autres, vous payez...

**M. Cherry:** Le coût du service, ce serait 90 880 \$. La subvention du ministère, c'est 69 907 \$ pour l'année 1992-1993.

**M. Garon:** Mais, quand on marque ici: «Autre subvention. Subvention spéciale», c'est la première ou si c'est une subvention additionnelle? C'est la seule ou s'il y en a d'autres?

**M. Lalande (Georges):** C'est une subvention qui n'est pas normée, donc qu'on appelle «autre subvention» que ce qu'on appelle les subventions qui sont normées. Il s'agit de cas de «stand-by», d'urgence qu'il y a pour être capable d'acheminer... Mais il y a d'autres personnes qui profitent aussi de ces voyages. Quand on parle du nombre de personnes — 540 passagers annuellement — durant la période, c'est les cas d'urgence essentiellement.

**M. Garon:** C'est les cas d'urgence?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Il y aurait quatre urgences par jour?

**M. Cherry:** C'est à peu près ça, trois qui sont sur le «stand-by»?

**M. Garon:** Moi, si je vais à Montmagny et que je veux aller faire un tour à l'île aux Grues, en février mettons, combien ça va me coûter? 10 \$?

**M. Cherry:** 10 \$.

**M. Garon:** Le gouvernement va payer 90 \$?

**M. Cherry:** Pour les résidents. Il y a une différence pour les non-résidents?

**M. Garon:** C'est seulement pour les résidents ou pour les non-résidents également?

**M. Cherry:** On va le vérifier. C'est ça que je demande de vérifier.

**M. Garon:** C'est parce que, moi, si je décide d'aller faire du ski de fond à l'île aux Grues, ça va me coûter 10 \$ et ça va coûter 90 \$ au gouvernement ou si ça va...

(Consultation)

**M. Garon:** C'est un avion pour remplacer le Normand 1? Vous avez un bateau, le Normand 1, que le maire essayait de faire naviguer dans un pied d'eau. Il s'est échoué et l'hélice a croché, même à son lancement, avec les journalistes dessus! Un maire a beau vouloir...

**Une voix:** C'est le catamaran.

**M. Cherry:** Je pourrais peut-être, M. le Président, tenter d'éclairer les questions qui sont formulées. C'est que le transporteur fournit le service pour une rémunération fixée au contrat. Il «charge» des frais aux usagers. Les tarifs sont fixés par le ministère. Pour un résident étudiant, c'est 4 \$; un résident adulte, c'est 8 \$; et les autres, comme votre exemple de quelqu'un qui voudrait aller faire du ski de fond, c'est 18,75 \$. Le ministère paie au transporteur la différence entre la rémunération fixée au contrat et le revenu perçu des usagers.  
(14 h 40)

**M. Garon:** Le prix fixé au contrat, c'est quoi?

(Consultation)

**M. Cherry:** Pour la saison 1992-1993, le coût pour le ministère a été de 69 907 \$. Les usagers, eux, ont contribué pour 20 973 \$, ce qui fait le total de 90 880 \$. Pour la saison 1993-1994, celle dans laquelle on est, celle qui est prévue, bien sûr, on prévoit des déboursés du ministère d'environ 77 784 \$, des revenus des usagers de 21 000 \$, pour un coût d'opération total d'environ 98 787 \$. Donc, les chiffres qu'on voit là, 154 344 \$, c'est pour une période de deux ans. Ça couvre 1992-1993 et 1993-1994, ce qui revient à une contribution du ministère d'environ, comme vous avez

vu, pour la première année, 69 900 \$ et, pour la deuxième, on prévoit 77 784 \$.

**M. Garon:** Ça augmente beaucoup comme ça. Vous avez dit: 1992-1993, 69 000 \$ pour 20 000 \$. Des individus paient 20 000 \$, puis le gouvernement 69 000 \$. L'année d'après, 1993-1994, c'est 21 000 \$ que les gens paient, puis le gouvernement paie...

**M. Cherry:** 77 000 \$.

**M. Garon:** ...77 000 \$. La proportion du ministère augmente beaucoup plus rapidement.

**M. Cherry:** Bien sûr, ce que, évidemment, on... Je suis certain que vous avez bien saisi que les chiffres que je vous ai donnés pour 1992-1993, c'est du réel. Ça, c'est ce qui est fini de comptabiliser. Ce que je vous donne pour cette année, c'est des prévisions...

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** ...qui, bien sûr, seront ajustées à la fin de la saison.

**M. Garon:** Mais, là, ce qui était prévu, d'après l'autorisation qu'on a ici, en 1992-1993, c'était 55 680 \$, alors que vous payez en réalité 69 707 \$.

(Consultation)

**M. Tourigny (Yvon):** C'est l'année 1992-1993: 55 000 \$. Autres, c'est pour 1993-1994: 98 000 \$.

**M. Garon:** Je le sais, mais le ministre vient de me dire qu'en 1992-1993 le ministère a payé 69 707 \$, puis les personnes, 20 000 \$ et quelque chose, alors que l'autorisation budgétaire est de 55 680 \$, ici, à moins qu'il n'y ait une autre autorisation budgétaire additionnelle, ailleurs. Mais c'était marqué 55 680 \$ dans les papiers qu'on a, pour 1992-1993. Le ministre vient de me dire que le ministère a payé 69 707 \$. Donc, 14 000 \$ de plus que ce qui était prévu.

**M. Cherry:** C'est des chevauchements d'années, je suppose.

**M. Garon:** Vous avez dit la même chose dans les deux cas, 1992-1993.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** L'explication que je peux y voir, M. Garon, c'est qu'ici il y a des années qui se chevauchent. La saison, c'est de décembre à avril. Donc, on est, pour une partie de l'année, dans une année et, pour l'autre partie, dans l'autre année. Alors, pris sur une année complète, 1992-1993, le déboursé réel du ministère, ça a vraiment été 69 900 \$, pour un coût aux usagers de 20 000 \$. En termes de prévision,

77 000 \$. Bon an, mal an, c'est à peu près ce qu'on prévoit, 77 000 \$ par année, puisque le C.T. est à 154 000 \$. Donc, on prévoit, bon an, mal an, en termes de prévision, 77 000 \$. Alors, dans ce contexte-là, est-ce qu'on atteindra moins ou plus l'an prochain? Ça va tourner autour de ça.

**M. Garon:** Quand on regarde ça, c'est quelle sorte d'avion? Il fait combien de trajets par jour?

**M. Hinse (Liguori):** Deux heures par jour.

**M. Garon:** Hein?

**Une voix:** Deux heures par jour.

**M. Cherry:** Deux heures par jour, sept jours par semaine.

**M. Garon:** C'est quelle sorte d'avion?

**M. Hinse (Liguori):** Ça doit être un quatre places Beaver, quelque chose comme ça.

**M. Garon:** Ça fait assez cher. C'est 3500 \$ par semaine. 70 000 \$ par 20 semaines, ça fait, de subvention, 3500 \$ par semaine pour 10 heures. Vous dites deux heures par jour pendant cinq jours; ça fait 10 heures. Ça fait 350 \$ l'heure.

**M. Hinse (Liguori):** Ce n'est pas loin d'être ça.

**M. Garon:** Hein?

**M. Hinse (Liguori):** En aviation, ce n'est pas loin d'être ça.

**M. Garon:** Non, non, mais écoutez. Moi, je connais le coin. On n'est pas dans les traversiers transatlantiques; on est...

**M. Hinse (Liguori):** Non, non, mais, pour louer un Beaver, c'est dans l'ordre des choses.

**M. Garon:** Oui, mais un Beaver, c'est combien de personnes, ça?

**M. Hinse (Liguori):** Quatre. Il peut y avoir quatre passagers.

**M. Garon:** Ça fait 350 \$ l'heure. Il me semble que c'est beaucoup d'argent pour... Ce n'est pas loin, l'île aux Grues, hein!

**M. Hinse (Liguori):** Non, non, ce n'est pas loin.

**M. Garon:** Moi, j'ai traversé souvent en bateau, en chaloupe, en toutes sortes d'affaires. Ce n'est pas loin, l'île aux Grues.

**M. Cherry:** Bien sûr, on sait, tout le monde — et je suis certain que le député de Lévis sait ça également — que, surtout en hiver, tu dois faire réchauffer tes moteurs bien avant. Tu sais, il y a tout l'aspect sécuritaire. Même si le vol comme tel, on peut dire, ne dure pas nécessairement longtemps, tu as quand même toute la période avant et l'entretien de ça.

**M. Garon:** Mais, quand ils disent deux heures par jour, cinq jours par semaine, il fait combien d'allers et retours? Ça doit être marqué. Il transporte en moyenne quatre personnes par jour.

Une voix: D'après moi, c'est un aller et retour le matin et un aller et retour le soir.

**M. Garon:** Il ne doit pas faire beaucoup d'allers et retours vide?

**M. Cherry:** Ça doit être un le matin, un le soir, je suppose.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Cherry:** Je présume, là.

**M. Garon:** Mais ce n'est pas ça. Quand on dit deux heures par jour, entre vous puis moi, pour traverser à l'île aux Grues en avion, c'est cinq minutes. C'est collé.

**M. Cherry:** Mais...

**M. Garon:** C'est un peu plus loin que de traverser à l'île d'Orléans.

**M. Cherry:** Je comprends, mais, quand même, je suis certain que vous saisissez bien aussi que, dans des périodes de froid intense, même si vous ne devez utiliser l'avion qu'une dizaine de minutes, ça peut vous demander 20 à 25 minutes de préparation avant: faire tourner les moteurs pour qu'il y ait de la chaleur dans l'appareil. Le soir, vous avez à faire la même chose.

**M. Garon:** Us le sortent du garage.

**M. Cherry:** C'est probablement pour ça que, même si, une fois déjà en vol, on peut dire que c'est à peine cinq à 10 minutes, je crois qu'en aviation, au niveau sécuritaire, ils ne peuvent pas décoller avant qu'il y ait eu une période...

**M. Garon:** Ah, j'ai fait ça, ces avions-là. J'ai bien vu des gens déglacer les avions avec des bâtons de hockey. Ah, je l'ai fait! Il n'y a pas un gars qui a fait des campagnes politiques comme moi, de Québec à Blanc-Sablon. Je vais vous dire, j'ai vu toutes sortes de choses. On n'est pas dans des traversées transatlantiques.

**M. Cherry:** Non, ça, je suis d'accord avec vous. Quand on parle de l'île aux Grues—Montmagny, je suis d'accord, on n'est pas dans les transatlantiques!

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente ou du contrat qui lie le ministère avec la compagnie Montmagny Air Service?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 2 est vérifié sous réserve. Engagement 3, toujours en mars 1993.

**M. Cherry:** Alors, le rapport de première étape est déposé. En conclusion, le système expert est possible, mais sera-t-il utile pour l'industrie? La fin de l'étude, M. le Président, est prévue pour avril 1994.

**M. Garon:** Pardon? Je m'excuse...

**M. Cherry:** C'est correct, ça va. Non, non. Alors, on dit qu'il y a un rapport de première étape qui a été déposé. En conclusion, le système expert est possible, mais sera-t-il utile pour l'industrie? La fin de l'étude est prévue pour avril 1994.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3 vérifié. Engagement 4.

**M. Cherry:** Le rapport a été déposé, M. le Président. Le ministère des Transports a demandé de compléter sur les questions de parafiscalité. Il est possible qu'une étude complémentaire soit nécessaire, un ajustement entre Peat, Marwick, consultants, le ministère et Price Waterhouse, consultant du ministère des Finances qui est partenaire dans cette étude-là. (14 h 50)

**M. Garon:** Bon, est-ce qu'on peut avoir une copie de l'étude?

**M. Cherry:** Ce n'est pas terminé.

**M. Garon:** Il y a un bout qui est terminé.

**M. Cherry:** Oui, mais on a demandé qu'il y ait des compléments sur les questions de parafiscalité.

**M. Garon:** Mais le bout qui est fait, je peux en avoir une copie? Vous dites que c'est une étude comparative de la fiscalité. Il ne peut pas y avoir...

**M. Cherry:** On m'indique, à ce moment-ci, qu'elle est incomplète. On m'indique que le rapport

complet, M. le Président, serait disponible d'ici quelque temps. On parle de quelques semaines, possiblement.

**M. Garon:** O.K. Je vais en avoir une copie, à ce moment-là?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 4 vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie du rapport. Alors, engagement 5. M. le ministre.

**M. Cherry:** Il a été annulé, M. le Président.

**Le Président (M. Charbonneau):** Annulé. Engagement 6.

**M. Cherry:** C'est: voir l'engagement 1 de décembre 1992. C'est sur...

**M. Garon:** Ça va.

**M. Cherry:** Ça va?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Cherry:** C'est en prévision du remplacement des entrepôts de sel, communément appelés les igloos. Projet dans le cadre de l'entente Canada-Québec sur le développement des transports. C'est un financement qui est paritaire. L'objectif, c'est de revoir la conception, le mode d'opération et le design des installations d'entrepôt et de chargement du sel pour épandage traditionnel ou sous forme de saumure. On en a parlé ce matin. La fin du projet, M. le Président, est prévue pour 1995.

**M. Garon:** Mais quel genre d'entente c'est ça? Vous dites: «Réaliser un projet d'évaluation de systèmes d'entreposage et de chargement du chlorure de sodium dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada—Québec sur le développement des transports.» Il y a une entente Canada-Québec là-dessus ou si c'est dans le cadre d'une entente générale? Je ne comprends pas.

**M. Cherry:** On me dit que c'est dans le volet «recherche». C'est ça?

**M. Lalande (Georges):** C'est ça. C'est une entente générale 50-50.

**M. Garon:** Une entente qui finit quand?

**M. Lalande (Georges):** Une entente qui doit finir...

(Consultation)

**M. Garon:** C'est dans la nouvelle entente ou dans l'ancienne entente? Parce que l'entente était supposée être renouvelée...

**M. Cherry:** On me dit que c'est dans l'ancienne entente qui se serait terminée à l'automne...

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Cherry:** ...1993.

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** Donc, ça faisait partie de cette entente-là, qu'on me dit.

**M. Garon:** Est-ce qu'elle est renouvelée, l'entente, ou si elle ne l'est pas encore?

**M. Cherry:** Elle ne l'est pas encore, qu'on m'indique.

**M. Garon:** Elle n'est pas encore renouvelée?

**M. Cherry:** C'est ce qu'on m'indique.

**M. Garon:** Il n'y en a pas d'autres que celle-là, Canada-Québec?

**M. Hinse (Liguori):** Dans le domaine de la recherche, c'est seulement celle-là.

**M. Garon:** Hein?

**M. Hinse (Liguori):** Dans le domaine de la recherche, c'est seulement celle-là.

**M. Garon:** Dans le général?

**M. Hinse (Liguori):** Avec le Canada?

**M. Garon:** Oui, pour les routes.

**M. Hinse (Liguori):** 75 000 000 \$.

**M. Lalande (Georges):** On en a sur la sécurité routière. Enfin, nous sommes en train de refondre tout le système, de revoir, dans l'ensemble, tout le système qu'il peut y avoir d'ententes, de projets de recherche et de développement dans les trois créneaux particuliers qu'on vous indiquait ce matin. Nous sommes en train de tous les revoir. Donc, c'est pour ça qu'ils n'ont pas tous été renouvelés automatiquement. On veut les regarder à nouveau pour être capables de mieux fixer les balises de la recherche et du développement.

**M. Garon:** Il y en a combien d'ententes en vigueur au ministère des Transports avec le fédéral, dans les ententes Canada-Québec, au total, là?

**M. Cherry:** Je ne pourrais pas vous répondre...

**M. Garon:** Hein?

**M. Cherry:** ...immédiatement. Je ne peux pas vous répondre immédiatement, car il faudrait que je vérifie pour vous donner cette information-là.

**M. Garon:** Je peux avoir la liste des ententes qu'il y a avec...

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** ...le point de départ et le point de...

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Le budget prévu et le budget dépensé, le point de départ et le point de terminaison pour se démêler là-dedans, parce que ça va éviter de poser des questions.

(Consultation)

**M. Garon:** L'entente sur l'autoroute 50, c'est celle qui était comprise dans l'entente qui allait se terminer à l'automne? L'autoroute 50 était comprise dans l'entente?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Lalande,

**M. Lalande (Georges):** Ça, M. le député, c'est l'entente de 75 000 000 \$ sur cinq ans, à 15 000 000 \$ par année. C'est des ententes pour l'ensemble. On a identifié à l'intérieur de ça... La 50 faisait partie de ça, mais il y a d'autres projets, six ou sept projets dans lesquels c'était inscrit. Donc, il y a 15 000 000 \$ par année qui sont distribués sur cinq ans, qui font partie de cette entente Canada-Québec. C'est pour le développement, l'aménagement et l'entretien du réseau routier.

**M. Garon:** L'entente de 75 000 000 \$, c'est celle qui se termine à l'automne?

**M. Lalande (Georges):** Pardon?

**M. Garon:** Est-ce qu'elle est terminée, cette entente de 75 000 000 \$?

**M. Lalande (Georges):** Non. Ça, c'est sur cinq ans. C'est la première année qui a eu lieu. Il en reste encore quatre ans à venir, à 15 000 000 \$ par année.

**M. Garon:** Est-ce que la 50 est dans cette entente ou dans celle qui vient d'être terminée à l'automne?

**M. Lalande (Georges):** Dans celle qui commence.

**M. Garon:** Elle est dans celle de 75 000 000 \$. Ça a été signé quand, cette entente? Ça n'a pas été annoncé.

**M. Lalande (Georges):** En novembre ou en décembre dernier.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'entente?

**M. Lalande (Georges):** Oui, sûrement.

**M. Garon:** Elle a été signée en novembre dernier et elle n'a pas été annoncée. C'est rare!

**Une voix:** Le nouveau gouvernement à Ottawa n'y a pas pensé.

**M. Garon:** Où je suis surpris, je vais vous dire c'est quoi. Les élections ont eu lieu le 25 octobre, à Ottawa. On dit qu'on a signé à partir du mois de novembre. Le gouvernement a changé. Elle a été signée par quel gouvernement: le gouvernement conservateur ou le gouvernement libéral? C'est parce qu'elle n'a pas été annoncée du tout.

**M. Lalande (Georges):** Nous étions en discussion pendant à peu près six mois, de part et d'autre, et c'est avant les élections générales. C'est l'ancien gouvernement, le gouvernement conservateur, qui a signé cette entente. Pendant la période électorale...

**M. Garon:** La décision, en octobre...

**M. Lalande (Georges):** ...le gouvernement canadien...

**M. Garon:** ...avant novembre ou bien après les élections? Vous dites qu'elle a été signée en novembre.

**M. Lalande (Georges):** Je vous le donne sous toutes réserves. Enfin, novembre... Je ne me rappelais pas exactement la date des élections, mais c'est parce que ça a été pendant la période électorale. L'annonce que vous n'avez pas vue, c'est parce que le gouvernement canadien souhaitait ne pas faire d'annonce publique pendant la campagne électorale. C'est probablement pour ça que c'est passé un peu plus inaperçu. Mais, cette entente-là, elle a été réalisée, entérinée, discutée pendant que c'était le gouvernement conservateur qui y était. Je pense, de mémoire, qu'elle a été signée avant...

**M. Garon:** L'entente de 75 000 000 \$.

**M. Lalande (Georges):** ...ou pendant la campagne électorale, disons, les 75 000 000 \$.

**M. Garon:** C'est 75 000 000 \$ du fédéral ou de part et d'autre?

**M. Lalande (Georges):** C'est 75 000 000 \$ du fédéral. C'est 150 000 000 \$ en tout. Le Québec met 75 000 000 \$, le fédéral, 75 000 000 \$, distribués sur cinq ans.

**M. Garon:** Ils n'ont pas voulu l'annoncer parce qu'ils avaient signé 1 000 000 000 \$ avec Terre-Neuve! C'est peut-être pour ça. Est-ce qu'on peut en avoir une copie? Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 7 est vérifié sous réserve...

**M. Garon:** De la copie de l'entente.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...de la copie de l'entente. Engagement 8.

**M. Cherry:** La piste actuelle est en mauvais état.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. O.K. Engagement 9.

**M. Garon:** C'est quoi, ça, «le transport des liquides en vrac sur le fleuve Saint-Laurent»?

**M. Cherry:** La problématique. En 1988, 18 700 000 tonnes de produits liquides en vrac circulent sur le Saint-Laurent et sont manutentionnées dans 30 ports du Saint-Laurent. Ceci est plus que les canaux de Panama et de Suez réunis. Donc, il fallait, je pense, vérifier les risques de déversement, examiner la rentabilité et ces choses-là.

**M. Garon:** Est-ce qu'elle est faite, l'étude? (15 heures)

**M. Cherry:** Elle est prévue se terminer au mois d'août 1994.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie du devis de l'étude?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Et de l'entente signée avec la firme? Je vous remercie.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 9, de mars 1993, est vérifié sous réserve de l'obtention

des réponses aux questions. Alors, nous terminons ici les engagements de mars 1993. Nous n'avons aucun engagement inscrit en avril 1993. Nous sommes maintenant à l'engagement 1 de mai 1993.

## Mai

**M. Garon:** Qui se lit comment?

**M. Cherry:** L'engagement 1, M. le Président?

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, oui, l'engagement 1, M. le ministre.

**M. Cherry:** Alors, c'est un contrat avec le Fonds des services informatiques du ministère des Communications. C'est le traitement de l'informatique et des données de gestion des trois années antérieures.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 1, vérifié. Engagement 2.

**M. Garon:** On est à 1, là. Il y en avait un sur le dessus de la pile, qui n'avait pas de numéro comme tel. On tombe à 1. Vous avez remarqué qu'on a parlé du contrat qui était sur le dessus.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 1 est vérifié?

**M. Garon:** Ce n'est pas l'engagement 1. Là, on tombe à 1.

**Le Président (M. Charbonneau):** Ce n'est pas l'engagement 1, là.

**M. Garon:** C'était, je ne sais pas quel numéro, celui qui était sur le dessus de la pile. J'ai reconnu ce que le ministre a dit. Il a parlé de celui qui était sur le dessus. Engagement 1, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 1, vérifié. Engagement 2.

**M. Cherry:** Alors, c'est le service de télécommunications téléphoniques, l'informatique, les modems, les communications écrites.

**M. Garon:** Engagement 2? Non, non, 2: «Subvention pour l'organisation d'une fête "Quart de siècle"..."»

**M. Cherry:** Ah! Je m'excuse. Je pense que c'est...

**M. Garon:** Il y a combien de personnes qui ont atteint 25 ans de service?

**M. Cherry:** Ah! Je m'excuse. Là, je vois. C'est parce que, M. le Président, vous nous avez amenés en mai, puis c'est en avril qu'on est. Donc, parce que vous avez appelé mai, M. le Président, je me suis rendu en mai. Mais, le député de Lévis, par rapport aux questions qu'il pose, je réalise que c'est les engagements d'avril.

**Le Président (M. Charbonneau):** Dans mai. Moi, j'ai mai 1993, ici, engagement 2.

**M. Garon:** C'est avril dans mai.

**Le Président (M. Charbonneau):** C'est avril dans mai.

**M. Garon:** Il faut essayer de comprendre comment ils se comprennent. C'est avril dans mai.

**M. Cherry:** Donc, le nombre de jubilaires...

**M. Garon:** Oui, le nombre de jubilaires.

**M. Cherry:** ...245.

**M. Garon:** 245.

**M. Cherry:** Oui. Le nombre de montres, de cadeaux-souvenirs, ça a coûté 27 300 \$; les repas et cocktails, 29 200 \$; et d'autres dépenses pour un total de 67 700 \$. Il y a eu une contribution de la SAAQ pour 11000\$. Donc, la contribution du ministère: 56 700 \$.

**M. Garon:** 57 000 \$. La SAAQ a mis 11 000 \$, elle?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Ça fait 68 000 \$.

**M. Cherry:** Parce qu'elle a des employés, bien sûr, qui étaient...

**M. Garon:** Ils étaient compris dans les 245 jubilaires?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Ça veut dire que ça fait près de 300 \$ par employé. Ça doit être un moyen party!

**M. Cherry:** Pour souligner 25 ans de contribution avec le monde...

**M. Garon:** Je comprends, mais comment ça se fait que ça coûte cher de même?

**M. Cherry:** Si on divise ça par année, ça ne fait pas bien, bien cher.

**M. Garon:** Je comprends tout ça. C'est un peu comme les Jeux olympiques...

**M. Cherry:** Ça comprend une montre aussi.

**M. Garon:** ...quand ils disent que la piste va arriver dans le fleuve, mais que, sur 700 000 000 \$, ce n'est pas grand-chose, 25 000 000 \$! Mais, moi, comme je ne suis pas encore blasé de la vie, 300 \$ pour un party, je me dis que c'est un gros party.

**M. Cherry:** Ça comprend la montre, également, le cadeau. Ça comprend la montre.

**M. Garon:** Quelle sorte de montre?

**M. Cherry:** Il demande la sorte, là.

**M. Garon:** 57 000 \$ du ministère des Transports, 11 000 \$ de la SAAQ, ça fait 68 000 \$; divisé par 245, ça fait près de 300 \$.

**M. Cherry:** Évidemment, il faut souligner aussi que, même si vous avez 245 jubilaires, pour les gens qui reçoivent, le très grand nombre de ces gens-là sont accompagnés, ce sont leurs conjoints et conjointes. Donc, il faut penser que ça s'adresse à l'ensemble de ces gens-là.

**Une voix:** Ça fait 276 \$ par famille.

**M. Cherry:** C'est ça, 276 \$ par famille pour souligner 25 ans de contribution.

**Une voix:** De loyaux services.

**M. Garon:** C'est un peu comme les gens... De la manière dont le premier ministre actuel veut les mettre dehors, c'est un peu comme la dernière cigarette avant la mort. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Cherry:** Le rapport de la phase I a été déposé en juillet 1993. Corrections suite aux commentaires du ministère des Transports, le rapport final a été déposé en décembre 1993. Le rapport fournit une méthode de calcul qui sera applicable à l'évaluation des scénarios développés dans le «Plan de transport de Montréal», centralisation modale, étalement urbain.

**M. Garon:** Contrat négocié. Avec qui on a négocié à l'Université de Montréal? Qui fait l'étude? L'Université de Montréal, c'est gros.

**Une voix:** Engagement 3?

**M. Cherry:** Oui, engagement 3. On va regarder ça.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Attendez un petit peu.

**M. Cherry:** Il est en train de retracer l'information, M. le Président. On m'informe, M. le Président, que c'est M. Michael Florian, qui est le directeur du Centre de recherche...

**M. Garon:** De quoi?

**M. Cherry:** ...de l'Université de Montréal.

**M. Garon:** Le Centre de recherche, il y en a rien qu'un à l'Université de Montréal? Vous avez dit «le» Centre de recherche de l'Université de Montréal. Il doit y en avoir plus...

**M. Cherry:** Sur les transports, bien sûr.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Le rapport, est-ce qu'il a été fait?

**M. Cherry:** Il y a un rapport qui a été déposé en juillet 1993. Le rapport final a été déposé en décembre 1993.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 3 est vérifié sous réserve de l'obtention de la copie du devis et du rapport. Engagement 4.

**M. Cherry:** Alors, les résultats sont attendus dans quelques semaines, M. le Président. Pour le volet rail, nous avons un projet de rapport entre les mains. Consultants Canarail: «Données complètes sur le transport ferroviaire et sa problématique». Pour le volet routier, le consultant BBL effectue un sondage, la banque de données est montée. Le tout sera prêt à la fin du mois d'avril. Pour le volet modalisation, le cadre est prêt. On attend les résultats du volet route pour appliquer le modèle. La façon dont se départagent les coûts: le ministère des Transports, 40 000 \$; la Communauté urbaine de Montréal, 170 000 \$.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 4 est vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie du rapport. Engagement 5.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Cherry:** C'est une association sans but lucratif existant depuis 1997, d'intérêt public, qui défend le transport collectif. Jusqu'en 1987, le ministère des Transports versait 5000 \$ annuellement. Ils ont ouvert une permanence, ce qui a justifié l'augmentation de la subvention. En 1993-1994, on a accordé 45 000 \$.  
(15 h 10)

**M. Garon:** Est-ce que vous êtes les seuls qui les subventionnent? Combien reçoivent-ils de subventions au total?

**M. Cherry:** Je serais porté à vous répondre d'instinct que le gouvernement fédéral doit contribuer, mais je ne peux pas vous donner ça.

**M. Garon:** Ou d'autres? Mais combien ils reçoivent de subventions au total? Quand vous leur en donnez, vous devez vous enquerir de combien ils en reçoivent et s'ils en reçoivent d'autres ministères comme l'Environnement ou d'autres. Est-ce qu'il y a d'autres ministères du gouvernement du Québec et combien reçoivent-ils des différents ministères du gouvernement du Canada?

**M. Cherry:** C'est quelque chose qu'on va vérifier, puis... Ah, on m'indique qu'ils en reçoivent des autres.

**M. Garon:** Des autres?

**M. Cherry:** C'est marqué «autres», mais on n'a pas le détail: 55 000 \$.

**M. Garon:** Autres ministères du gouvernement du Québec?

**M. Cherry:** On va vérifier. Je pense que c'est ma première réponse.

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** D'après les informations qu'on reçoit, ce seraient des fonds fédéraux pour 55 000 \$, mais on va l'approfondir pour vous fournir une réponse complète.

**M. Garon:** Moi, j'aimerais savoir s'ils reçoivent d'autres subventions du gouvernement du Québec...

**M. Cherry:** Du Québec, O.K.

**M. Garon:** ...quels que soient les organismes. Puis, est-ce que je pourrais avoir une copie du protocole d'entente? Oui?

**M. Cherry:** Oui, oui.

**M. Garon:** Avec eux. Deuxièmement, est-ce que vous avez l'intention de les subventionner également l'an prochain? L'année se termine, là. Dans un mois, ça va être fini.

**M. Cherry:** On m'indique, M. le Président, que, quand les crédits seront autorisés, il y aura une «provision» chez nous pour continuer à subventionner l'organisme. C'est un organisme, comme je le disais tantôt, qui est bien reconnu, accrédité, qui existe depuis de nombreuses années et dont le travail est bien connu. Ses interventions sur la place publique, pour le transport en commun, c'est bien connu.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 6 est vérifié moyennant l'obtention du protocole d'entente. Alors, nous passons maintenant aux engagements financiers de mai dans mai.

**M. Cherry:** Mai dans mai.

**Le Président (M. Charbonneau):** Mai dans mai.

**M. Cherry:** Bravo, mon Président!

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le ministre, on se comprend bien?

**M. Cherry:** Très bien.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 1.

**M. Cherry:** Alors, c'est un contrat avec le Fonds des services informatiques du ministère des Communications. C'est le traitement informatique des données de gestion. Dans les trois années antérieures, le coût était de 190 000 \$.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** Quel était le montant l'année d'avant

pour les services de télécommunication? Là, vous demandez 7 250 000 \$. Quel était le montant en 1992-1993?

**M. Cherry:** En 1992-1993, 694 200 \$.

**M. Garon:** Non, non.

**Le Président (M. Charbonneau):** À l'engagement 2.

**M. Cherry:** Ah, vous êtes à l'engagement 2 ou 1?

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** 2. Ah, excusez. En 1992-1993, c'était 7 300 000 \$.

**M. Garon:** Puis, vos prévisions pour l'an prochain?

**M. Cherry:** En 1993-1994, c'est 7 400 000 \$ qui sont prévus.

**M. Garon:** Comment ça se fait? Vous dites que vous êtes dans une réforme administrative: la moitié des routes n'appartiennent pas au ministère, puis le compte monte? Les gens vont moins téléphoner avec tous les fonctionnaires qui ne seront plus là, et le compte monte.

**M. Cherry:** Oui, bien sûr. Il faut rappeler que, l'ensemble de ça, ça couvre la téléphonie, l'informatique, les modems, les communications écrites, les fax — bélinos, je pense, qu'il faut dire, le vrai terme français — et les radiocommunications.

**M. Garon:** Sauf qu'il y a 30 000 kilomètres qui ne dépendent plus du ministère. Plus de la moitié des routes qui appartenaient au ministère, maintenant, sont aux municipalités. Ça doit paraître dans les frais de téléphone.

**M. Lalande (Georges):** Mais la réorganisation administrative s'étale sur trois ans. C'est vraiment dans trois ans qu'on va avoir tous les bénéfices qu'on est en train de recibler à l'heure actuelle.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y en a un petit peu? Il n'a pas l'air d'y en avoir du tout. Le compte de téléphone va passer de 7 250 000 \$ à 7 400 000 \$.

**M. Lalande (Georges):** Mais vous n'avez pas juste le téléphone. Il y a l'informatique. Les modems, qui sont des communications, y sont intégrés, puis les...

**M. Garon:** Les modems, c'est des fax, au fond.

**M. Lalande (Georges):** Oui, mais c'est plus que

ça aussi. C'est ça aussi. Effectivement, vous avez... Je pense qu'à l'heure actuelle c'est difficile de mesurer, dans un an, les effets qu'il va y avoir. C'est bien plus la deuxième et surtout la troisième année.

**M. Garon:** C'est parce qu'on n'en voit pas.

**M. Lalande (Georges):** Après ça, de façon récurrente.

**M. Garon:** C'est difficile de mesurer. Moi, le seul instrument de mesure, c'est: Combien ça coûte? Le reste, à mon avis, c'est du placotage. Mais, si ça coûte 7 250 000 \$ et que ça passe à 7 400 000 \$, je veux dire, on a une grosse réforme, on met du monde dehors, des petits employés, sauf que le coût augmente. Le monde téléphone plus qu'avant, alors qu'on a la moitié moins de routes. Les routes sont transférées, les routes ne sont plus là. Alors, pourquoi les gens auraient besoin de téléphoner autant aux municipalités s'ils n'ont plus la charge des routes?

**M. Lalande (Georges):** C'est-à-dire qu'on a accentué, dans une première année, le transfert de mouvements. C'est des transferts accélérés. Les communications avec les municipalités pourraient faire un transfert en douceur, le plus possible, à l'intérieur de ça. Donc, la première année, encore une fois, il y a même un certain éclatement au niveau des communications. La deuxième...

**M. Garon:** Si je comprends bien, c'est que vous appliquez la devise «Faire plus avec moins»: plus de téléphones avec moins de fonctionnaires!

**M. Lalande (Georges):** Alors, c'est des fonctionnaires qui vont être plus efficaces.

**M. Garon:** Ils parlent. Écoutez, ça augmente. Moi, j'aurais pensé que ça aurait baissé, ici, à 5 000 000 \$, quelque chose comme ça, au moins. Je me dis: Si la moitié des routes ne dépendent plus du ministère, comment ça se fait que les comptes de téléphone augmentent? En tout cas, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Cherry:** L'engagement 3, c'est un ajout de 147 368 \$. C'est pour le service d'autobus supplémentaire qui a été organisé par le Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest durant la crise amérindienne. C'est une entente avec le ministère des Transports pour défrayer la perte de... Des dépenses vraiment associées à la fermeture du pont Mercier.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Cherry:** C'est un projet qui est reconnu prioritaire. C'est la décision 88148 du Conseil des ministres. Terminus de rabattement des lignes d'autobus de la couronne nord-est. Le ministère des Transports défraie 75 % des coûts en vertu du programme d'aide aux immobilisations.

**M. Garon:** Est-ce qu'il a payé aussi pour le terminus qui vient d'être inauguré à Québec, le terminus d'autobus intermodal à Québec?

**M. Cherry:** Celui qui a été inauguré hier? Celui qui a débuté hier, c'est à celui-là que vous vous référez?

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** J'ai vu ça, ça a été inauguré hier.

**M. Garon:** À peu près tous les employés, tous ceux qui étaient là avant ont été mis dehors. Ils n'ont pas été engagés. Il y en a seulement quatre qui ont été engagés.

**M. Cherry:** Vous parlez du terminus Voyageur, vous?

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** Non, ça, c'est privé. On n'est pas impliqués là-dedans.

**M. Garon:** Non, mais le terminus a été bâti par la ville de Québec, hein?

**M. Hinse (Liguori):** Zéro subvention.

**M. Garon:** Vous n'avez pas de subvention là-dedans?

**M. Hinse (Liguori):** Aucune.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4, vérifié. Nous sommes toujours en mai. Engagement 5.

**M. Cherry:** L'étude cherche à déterminer, M. le Président, s'il est plus rentable d'investir dans des autobus dont l'âge utile passerait de 12 à 16 ans plutôt que d'acheter un nouvel autobus pour remplacer les autobus de 12 ans. Actuellement, l'âge de 16 ans est le critère inscrit dans le programme d'aide aux immobilisations pour remplacer les autobus. Alors, il y a un rapport déposé. L'Association du transport urbain du Québec doit formuler ses commentaires.

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

**M. Cherry:** C'est l'Association du transport

urbain du Québec qui l'a dans les mains et elle doit formuler ses commentaires.

**M. Garon:** Vous n'avez pas de copie, vous autres?

**M. Cherry:** Pas encore.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 5 de mai est vérifié. Nous avons maintenant six engagements pris par la Commission des transports du Québec, toujours en mai 1993.

### Commission des transports du Québec

#### Avril

**M. Garon:** Le premier est vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Excusez, M. le député de Lévis. Six engagements pris par la Commission des transports du Québec, au cours du mois d'avril 1993. Engagement 1.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. Engagement 2.  
(15 h 20)

**M. Garon:** On dit: «Fonds spécial du gouvernement. Entente reliée aux publications des avis de la Commission des transports du Québec dans les quotidiens: 295 000 \$.» Dans quels quotidiens, ces avis? Y a-t-il des ententes? Le montant de 295 000 \$ se divise entre quels quotidiens?

**M. Cherry:** On m'indique que c'est dans le journal **Le Devoir**, M. le Président.

**M. Garon:** À 100 %?

**M. Cherry:** À 100 %, c'est ce qu'on m'indique.

**M. Garon:** Ah! Pour tout le Québec?

**M. Cherry:** Oui. Selon les informations qui me sont fournies, M. le Président, ce serait le seul journal qui circule partout à la grandeur du Québec. C'est ce dont on m'informe.

**M. Garon:** Oui, je comprends. Alors, pourquoi on me donne comme information, ici, une fausse information: «Entente reliée aux publications des avis de la Commission des transports du Québec dans les quotidiens», au lieu de marquer dans le journal **Le Devoir**? C'est pour les camionneurs, les avis? Est-ce que vous avez fait une étude pour voir l'indice de lecture du

Devoir par les camionneurs? C'est une aide financière déguisée, en réalité.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Gravel, le président de la Commission des transports du Québec.

**M. Gravel (Louis):** Alors, je suis nouvellement en poste, mais les études me révèlent qu'en 1988 c'est une entente qui a été conclue avec le journal **Le Devoir** parce qu'il s'est avéré, après une étude qui a été effectuée, que c'était la façon la plus économique de procéder ainsi. Si on prend, par exemple, ce qui s'est produit cette année, cette année, nous avons eu des revenus d'environ 400 000 \$ provenant des transporteurs, alors que le coût s'est avéré de 350 000 \$, ce qui fait une forme d'autofinancement et qui permet aux transporteurs de bénéficier d'un avantage au niveau des coûts de revient lorsqu'ils doivent publier leurs demandes.

Alors, la Commission prend l'argent pour les frais d'inscription et pour les frais de publication, et elle s'occupe de l'ensemble, ce qui apporte un avantage d'à peu près 50 % aux transporteurs qui font des demandes auprès de la Commission.

**M. Garon:** Oui, mais le but, c'est que le monde en prenne connaissance ou bien de subventionner **Le Devoir**? C'est ça, la grosse question, en réalité. L'avis, là...

**M. Gravel (Louis):** Le but de l'avis est inscrit dans les pouvoirs réglementaires et c'est de le publier aux fins que l'ensemble de la population soit au courant de toute demande qui est inscrite auprès de la Commission.

**M. Garon:** À ce moment-là, vous allez publier dans **Le Journal de Québec**, puis dans **Le Journal de Montréal**. C'est un journal qui est lu. **Le Devoir**, ce n'est pas lu dans les régions. Il ne faut pas se conter d'histoires.

**M. Gravel (Louis):** On m'informe que les associations, à cette époque, ont été consultées et qu'elles sont en accord avec cette entente. Aussi, nous avons une étude de prix qui a été faite. Si on prend, par exemple, le journal **Le Devoir**, le coût est de 2,92 \$, alors que, dans **La Presse**, c'est 9,84 \$, **Le Soleil**, 5,95 \$. **Le Journal de Montréal** et **Le Journal de Québec** ne sont distribués que dans une partie du territoire du Québec, et il faut additionner 6,40 \$ pour **Le Journal de Montréal** et 3,05 \$ pour **Le Journal de Québec**.

Si on examine l'alternative des hebdomas régionaux, le coût est de 0,50 \$ à 1,25 \$. Maintenant, en ce qui concerne les hebdomas régionaux, il faut penser que, par exemple, lorsqu'on veut publier dans la région de Montréal, avec les hebdomas, il faudrait aller auprès de 15 hebdomas. Si on prend, par exemple, le cas d'un demandeur de permis de camionnage en vrac, eh bien, dans les 15 hebdomas, ça reviendrait à un coût de 945 \$, alors

qu'actuellement il en coûte à un transporteur 110 \$. La Commission ne fait pas d'argent avec cela; elle agit comme intermédiaire dans le but de diminuer les coûts et d'améliorer le service à la clientèle.

**M. Garon:** Mais avez-vous fait une enquête pour voir combien de camionneurs en vrac sont abonnés au **Devoir**?

**M. Gravel (Louis):** Nous n'avons pas d'enquête à cet égard-là, sauf que le journal **Le Devoir** est distribué à la grandeur du Québec et il est accessible.

**M. Garon:** Non, non. Je comprends ça, mais le but, c'est quoi? C'est que l'avis soit lu ou de subventionner **Le Devoir**? Si on veut subventionner **Le Devoir**, qu'on le subventionne, sauf que le but, c'est que le monde soit au courant. Ce n'est pas vrai qu'à la grandeur du Québec, c'est en annonçant dans **Le Devoir** que le monde est au courant. Ce n'est pas vrai. Il ne faut pas se conter d'histoires, tu sais. Quel est le tirage? D'ailleurs, vous ne voulez pas me répondre. Si vous aviez fait une enquête pour voir ce qui était utile... Alors, vous savez combien il y a de camionneurs abonnés au **Devoir** ou vous ne le savez pas? Quelle enquête vous avez faite, quelle étude vous avez faite pour montrer que c'était ça qui était le plus utile?

**M. Gravel (Louis):** Bien...

**M. Garon:** Ça coûte moins cher, c'est évident.

**M. Gravel (Louis):** À cette époque...

**M. Garon:** Si vous êtes abonné, dans le journal paroissial, chez nous, ça va vous coûter encore moins cher!

**M. Gravel (Louis):** Ce que je peux vous dire, M. le Président, c'est que...

**Une voix:** Est-ce que vous comparez **Le Devoir** à un journal paroissial?

**M. Garon:** Non, mais, dans les régions, ce n'est pas un journal qui est très lu par la clientèle à laquelle il s'adresse. C'est ça que je veux dire, tout simplement. Si on veut aider **Le Devoir**, c'est une affaire, sauf que, si on a des avis de la Commission des transports qui s'adressent aux camionneurs, on ne me fera pas croire que c'est en les publiant dans **Le Devoir** qu'on avise les camionneurs ou la population en général. Moi, je pense qu'on mélange des pommes et des éléphants. Ce n'est même pas des pommes et des carottes, c'est encore plus loin que ça. Pourquoi? Parce que ce n'est pas un journal qui est vraiment lu dans l'ensemble du Québec, alors qu'on s'adresse à des camionneurs artisans. Qu'est-ce que vous en pensez, M. Charbonneau? Vous avez été camionneur, vous.

**Le Président (M. Charbonneau):** Chauffeur de taxi; chauffeur...

**M. Garon:** Chauffeur de taxi?

**Le Président (M. Charbonneau):** Aussi.

**M. Garon:** Les avis de la Commission des transports du Québec s'adressent à qui? Est-ce que la façon de faire ça, c'est qu'on les avise vraiment de cette façon-là? Si on veut aider **Le Devoir**, c'est une autre affaire. C'est une autre affaire complètement différente, d'aider un journal. Ça, c'est une autre affaire. Mais, si on veut aviser le monde, moi, je pense que... Est-ce que je pourrais avoir une copie de l'étude? Est-ce que vous avez fait une étude là-dessus?

**M. Gravel (Louis):** Nous avons une étude fragmentaire qui a été faite récemment. Maintenant, nous sommes en train de poursuivre une étude, M. le Président, dans le but de poursuivre les vérifications à savoir s'il ne serait pas approprié de modifier certaines réglementations afin d'atteindre un objectif plus économique. Mais, à cette étape-ci, les études que nous avons faites révèlent que l'alternative utilisée présentement répond aux besoins des associations de transporteurs et aux consultations qui ont été faites. Actuellement, nous poursuivons un programme de réaligement et de planification stratégique, et nous procédons à la révision des désirs des transporteurs. Nous verrons à prendre les mesures appropriées...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Gravel (Louis):** ...à la fin de cette procédure-là.

**M. Garon:** La question que je vous demande: Vous publiez pour les associations ou bien pour les camionneurs? Si vous publiez pour les associations, écrivez-leur une lettre, ça va coûter moins cher.

**M. Gravel (Louis):** Dans...

**M. Garon:** Est-ce que vous publiez pour les camionneurs ou pour les associations? Ne nous contons pas d'histoires, le monde veut entendre la vérité. Ils sont écoeurés de payer pour des affaires qui ne mènent nulle part.

**M. Gravel (Louis):** Nous publions parce que c'est inscrit dans les dispositions réglementaires, M. le Président.

**M. Garon:** Vous visez quoi, à mettre qui au courant?

**M. Gravel (Louis):** Nous visons le public en général.

M. Garon: Bon.

M. Gravel (Louis): Mais nos clients, nos premiers clients sont les transporteurs québécois. Ces derniers ont été consultés avant que nous établissions cette procédure-là, qui existe depuis 1988...

M. Garon: Bon, 1988.

M. Gravel (Louis): ...à peu près.

M. Garon: À peu près ou en 1988?

M. Gravel (Louis): Vers 1988. Je m'excuse, là. Ici, je peux... C'est 1988-1989, exactement.

M. Garon: Bon. Est-ce que je peux avoir une copie de l'étude?

M. Gravel (Louis): Oui, nous pouvons vous déposer une copie de l'étude. En fait, nous avons deux documents que nous pourrions vous produire.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir aussi les documents des consultations que vous avez menées? Vous avez fait des consultations auprès des associations de camionneurs et des...

M. Gravel (Louis): Je peux vérifier.

M. Garon: ...gens qu'on vise, de la clientèle visée. Alors, j'aimerais avoir les documents de consultation que vous avez envoyés aux gens visés et les réponses qu'ils vous ont données en disant de prendre **Le Devoir**, que c'était le meilleur véhicule.

M. Gravel (Louis): On m'informe que les consultations ont été effectuées par téléphone, et on devrait...

M. Garon: Ah.

M. Gravel (Louis): ...les retrouver dans la documentation de l'époque, soit vers les années 1988-1989.

M. Garon: Est-ce que l'entente signée avec **Le Devoir** est pour plusieurs années?

M. Gravel (Louis): Elle est signée avec le ministère des Communications, placement médias, sur une base annuelle.

M. Garon: Une base annuelle.

M. Gravel (Louis): C'est-à-dire une fois et elle se renouvelle automatiquement, à moins de «cancellation». C'est l'information qu'on me donne.

M. Garon: Vous ne pensez pas que ça aurait été meilleur marché d'avoir un abonnement, par exemple, à une section dans la Gazette officielle? Ça aurait peut-être bien coûté meilleur marché.  
(15 h 30)

M. Gravel (Louis): Antérieurement, M. le Président, jusqu'en 1988, nous avons eu un bulletin et, précédemment, la Gazette officielle. En 1977-1978, il en coûtait à la Commission 404 858 \$ pour aller au bulletin de la Commission, en 1987-1988, dernière année, à 263 244 \$ qu'il en coûtait à la Commission, alors qu'actuellement la Commission, dans l'opération, arrive à un coût de revenus et de dépenses à peu près équivalent.

M. Garon: Oui. Mais, depuis la déréglementation, il y a pas mal moins d'avis qui sont publiés. On compare des pommes avec des oranges. Aujourd'hui, avec la déréglementation, quand vous demandez un permis, pas besoin de faire les publications qu'il y avait dans le temps.

M. Gravel (Louis): J'en conviens, M. le Président, sauf qu'en 1977-1978 nous parlons de 404 858 \$ et, en 1987-1988, de 263 244 \$ pour le bulletin qui était l'équivalent de la **Gazette officielle** en 1977-1978. Je comprends, à l'analyse de l'évolution, qu'on tient compte du facteur déréglementation dans cette évolution des prix de publication de cette époque, qui était un coût net au gouvernement, là, si on peut employer l'expression, parce qu'il n'y avait aucun apport de revenus, alors que, depuis 1988-1989, on a un apport de revenus qui vient autofinancer les coûts de publication. Ces coûts de publication sont au meilleur coût avec **Le Devoir**, tout en atteignant les objectifs réglementaires. C'est la raison pour laquelle, après analyse à cette époque et diverses vérifications qui ont été faites par la suite, nous avons maintenu cette coutume que nous sommes prêts à réévaluer et que nous réévaluons présentement dans le cadre du plan de réalignement et de planification stratégique que nous faisons présentement.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on pourrait avoir une copie, donc, de toutes ces études-là démontrant ce que vous venez d'affirmer?

M. Gravel (Louis): Oui, M. le Président, il nous fera plaisir de vous faire parvenir les copies de toutes ces études.

M. Garon: Il y a combien d'avis par année qui sont publiés?

M. Gravel (Louis): Oh, c'est un avis par semaine, au moins, dans le journal **Le Devoir** et tous ces avis sont regroupés. Nous avons quelque 11 000 demandes qui sont introduites auprès de la Commission par année. Il y en a certaines qui nécessitent des publications. Je

n'ai pas les statistiques ici avec moi, mais ces avis sont publiés dans le journal **Le Devoir** une fois la semaine à raison de 52 fois par année. Plus quelques avis dans les hebdomadaires régionaux, lorsque, dans le domaine de l'auto-bus, par exemple, nous allons siéger ou que nous traitons des affaires qui touchent des régions plus éloignées, afin de mieux informer le public.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 2 est vérifié sous réserve de l'obtention des documents demandés. Alors, nous sommes à l'engagement 3.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. Engagement 4.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 5.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, toujours au niveau de la Commission des transports du Québec, nous avons deux engagements pris par la Commission au cours du mois de mai 1993. Alors, j'ai ici l'engagement 1.

#### Mai

**M. Garon:** Est-ce que c'est un renouvellement de contrat au même endroit, ça, rue Sherbrooke, à Montréal, 682 000 \$, par la Société immobilière, ou s'il y a un changement d'adresse?

**M. Gravel (Louis):** Alors, M. le Président, en ce qui concerne 505, rue Sherbrooke à Montréal, c'est actuellement le même contrat, sauf qu'en août prochain nous déménagerons au 440, René-Lévesque ouest. À ce moment-là, nous aurons une réduction de la superficie, une diminution de coût d'environ 175 000 \$ pour la première année.

**M. Garon:** Vous déménagez dans quel édifice?

**M. Gravel (Louis):** Je ne sais pas le nom de l'édifice, mais c'est le 440, boulevard René-Lévesque ouest, à Montréal.

**M. Garon:** 440 ouest. Engagement 2: «Contrat concernant l'entente d'occupation no 05892 au 5500, boulevard des Galeries, Québec». Superficie locative, 2602 m<sup>2</sup>, 499 756 \$. Est-ce que c'est le même endroit depuis plusieurs années?

**M. Gravel (Louis):** Oui, nous sommes à notre cinquième année de bail. Actuellement, nous sommes à réévaluer nos besoins et nous entrerons dans la phase de renégociation du bail.

**M. Garon:** Là, il y a une augmentation de combien par rapport à l'an dernier, pour l'année...

**M. Gravel (Louis):** À venir?

**M. Garon:** Non. Pour cette année-là, là. On demande 500 000 \$ ou 499 000 \$ pour l'année... On ne dit pas pour quelle année. Mais, par rapport à l'année d'avant, quel est le changement de prix?

**M. Gravel (Louis):** Actuellement, en 1993-1994, nous lisons 499 756,44 \$; en 1992-1993, 484 466,28 \$.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 2 est vérifié. Ceci termine les engagements financiers de mai 1993. Nous n'avons aucun engagement de la Commission des transports du Québec pour juin 1993 toujours. Nous passons maintenant aux engagements de juin en juillet 1993. Nous avons cinq engagements pris au courant du mois de juin et qui sont listés dans les documents de juillet 1993.

#### Transports, secteur transports

#### Juillet

**M. Garon:** Alors, engagement 1...

**Le Président (M. Charbonneau):** Ça va, M. le ministre?

**M. Cherry:** Oui. Pouvez-vous m'indiquer quel est le...

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, je suis en...

**M. Cherry:** ...titre du premier engagement, juste pour m'assurer que...

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, engagement 1: «Effectuer l'entretien des logiciels...»

**M. Cherry:** «Sous licence Tempus Share et Tempus Transfer»?

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, M. le ministre.

**M. Cherry:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Montant: 25 000\$.

**M. Cherry:** O.K. Alors, c'est un projet d'entretien de logiciens. Il s'agit du seul fournisseur...

**Le Président (M. Charbonneau):** C'est vérifié. C'est vérifié, M. le ministre.

**M. Cherry:** O.K. Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Garon:** «Supplément pour porter à 247 458,70 \$ le coût du contrat pour effectuer une étude de faisabilité technique et financière en vue de l'amélioration du service maritime entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, de solutionner la problématique du manque de capacité du navire et de la saisonnalité du service et d'analyser les besoins d'un second point de service sur la rive nord du Saint-Laurent, 50 640,70 \$.» Une étude de 250 000 \$. Ça, c'est le même ministère qui avait peur de donner le permis Trois-Pistoles—Les Escoumins parce qu'il avait peur de les subventionner. Il a été obligé de les subventionner, mais, là, il les subventionne à la planche. Le député du Saguenay se rappelle de ça. Je pense qu'il était allé manifester en leur faveur dans son comté, du côté nord. Je ne parle pas de la même. Mais, là, dans ce cas-ci, on dit: C'est Rivière-du-Loup—Saint-Siméon pour un traversier, je pense, qui est propriété d'une compagnie de Terre-Neuve, si ma mémoire est bonne?

**M. Maltais:** Oui.

**M. Garon:** Alors, pourquoi on avait peur de subventionner celui de Trois-Pistoles—Les Escoumins alors que, pour celui-là, on dit 250 000 \$ juste pour étudier un peu son affaire?

**M. Maltais:** C'est une raison. D'abord, ils n'avaient jamais demandé de subvention, Trois-Pistoles—Les Escoumins. Ce qu'ils demandaient, c'était le permis d'opérer.

**M. Garon:** C'est ça. Je sais, oui.

**M. Maltais:** Je suis allé quatre fois devant la

Commission, puis, la dernière fois, j'ai menacé de leur casser chacun une jambe, puis on a eu le permis. C'est la seule façon dont ça a marché. Parce qu'ils s'occupaient des problèmes financiers alors qu'ils devaient s'occuper des besoins du traversier. Us n'ont pas d'affaire à regarder les bilans. L'entreprise va très bien. Ils n'ont pas besoin de financement. Sauf que Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, ça appartient à Clarke anciennement, là, mais je ne vois pas pourquoi on les subventionnerait pour se faire faire un nouveau navire. C'est à eux autres... C'est un service. Honnêtement, si on doit subventionner quelqu'un, c'est peut-être Tadoussac, faire faire une étude sur le troisième bateau que ça va prendre, mais pas Rivière-du-Loup—Saint-Siméon. De toute façon, il ne marche même pas l'hiver; il est gelé bien dur depuis le 15 décembre. Ça fait qu'on pourrait s'en passer, de celui-là.  
(15 h 40)

**M. Garon:** Vous voyez, le député de Saguenay, ce qu'il dit, on dit la même chose, au fond. Les fonctionnaires, le ministère — je m'imagine que, le ministre, on lui a dit ça — ne voulaient pas donner le permis — comme l'a dit le député de Saguenay, on est d'accord tous les deux, on manifestait chacun de notre bord du fleuve en faveur de la traverse Trois-Pistoles—Les Escoumins — parce qu'ils avaient peur d'être obligés de leur donner de l'argent. Ils ne leur en donnent pas, ils n'en demandent pas, mais ils ne voulaient pas nuire à celui d'à côté qui a l'air de leur coûter cher pas mal. Là, juste l'étude, 250 000 \$.

C'est quoi, le problème? Il y a quelque chose qui ne va pas dans ce ministère-là. Là, on dit: 247 000 \$ pour faire une étude pour améliorer le service maritime entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, alors que ceux d'à côté voulaient avoir un permis pour opérer Trois-Pistoles—Les Escoumins, puis ils ne demandaient pas une cent à personne. L'autre, là, il faut étudier si on va lui donner de l'argent pour améliorer son service. Qu'il l'améliore. Pourquoi Trois-Pistoles—Les Escoumins, on avait peur de leur donner des subventions? C'est la seule traverse qui n'avait jamais été subventionnée. On a peur de la subventionner, on ne la subventionne pas, puis on subventionne son concurrent à la planche. Je ne comprends pas, moi, là.

**M. Maltais:** Au niveau de la définition...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Au niveau de la définition du traversier Trois Pistoles—Les Escoumins, il y a eu un problème longtemps avec l'ancien propriétaire, Rioux, avec lequel on n'a jamais pu, finalement, travailler tant et aussi longtemps que les corporations des deux rives n'ont pas pris les choses en main. C'est que le traversier de Trois-Pistoles—Les Escoumins n'est pas reconnu comme un service essentiel. Donc, il est hors de question de le... Les services essentiels seuls sont

subventionnés. Au niveau des subventions, on s'entend, ils n'en ont pas demandé, ils n'en ont pas besoin, ça va bien.

Pour le permis, par exemple, ils nous ont fait niaiser un an; ça, je suis bien d'accord avec vous. Sauf que ce qui me chicote, c'est que l'autre, c'est une entreprise privée et je ne vois pas pourquoi on la subventionnerait alors qu'on en aura besoin d'un troisième à Tadoussac dans un proche temps. On devrait prendre ces 250 000 \$ et les mettre en étude pour voir ce que ça va coûter pour faire faire Tadoussac. Ça, je suis bien d'accord, M. le ministre. Moi, je vous demanderais de regarder ça. Il y a eu des discussions antérieurement — je vois M. Gagnon, ici — concernant Tadoussac. Moi, je suis bien plus intéressé à ce qui va se passer à Tadoussac qu'à celui de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon. Quant à moi, il a beau couler, là, je m'en fous, il appartient à Clarke. Sauf qu'il serait bien plus important qu'on mette 250 000 \$ pour savoir ce qu'on fait avec Tadoussac que ce qu'on fait avec Rivière-du-Loup.

Moi, M. le ministre, je vous demanderais de... Si les crédits sont engagés et que le chèque est fait, il n'y a plus rien à faire, là. Mais, dans les prochains temps, Tadoussac va nous causer un problème beaucoup plus accentué. J'aimerais ça que M. Gagnon s'approche, parce qu'on en a discuté. Comment ça marche, notre affaire, là-bas?

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Il faut que je donne une réponse, moi, là. Vous vous rappelez la rencontre qu'on a eue, là, avant les fêtes, le 9 décembre exactement...

**Une voix:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M...

**M. Maltais:** ...concernant la possibilité d'avoir un troisième traversier, d'en réparer un qui était échoué à l'île aux Coudres, là, et on voulait lui mettre des moteurs, des hélices, là.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** M. le ministre en a parlé ce matin.

**M. Maltais:** Je m'excuse...

**Le Président (M. Charbonneau):** Un instant...

**M. Maltais:** ...j'étais en retard, ce matin. J'arrivais de Montréal et il y avait de la brume. Et les chemins sont mal entretenus, dans la ville; on ne peut pas sortir de là. Le maire de Montréal se promène en bateau et il ne s'occupe pas de ses rues.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** % Oui. Le navire, le Trois-Rivières, là, qui est le troisième navire dont on parle comme relève, parce que ça serait un navire de relève...

**M. Maltais:** C'est ça.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** ...seulement, sera réparé incessamment. M. le ministre en avait parlé justement ce matin.

**M. Maltais:** Et quand est-ce qu'il va être prêt? «C'est-u» une bien grosse opération?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Bien, il sera prêt dès que l'autorisation sera donnée par le Conseil des ministres.

**M. Maltais:** Il va être réparé à l'île aux Coudres ou à MIL Davie?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** À l'île aux Coudres.

**M. Maltais:** À l'île aux Coudres. O.K.

**M. Garon:** On en a parlé, 2 000 000 \$ et quelques. Il y a eu des appels d'offres, qu'il a dit.

**M. Maltais:** Oui, oui. Vous m'aviez dit de l'ordre de 2 000 000 \$ à peu près. Ce sont vos architectes qui ont fait les plans et devis ou si vous êtes obligés d'aller dans le privé?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** On est allés en appels d'offres pour la réparation. Il y a eu un premier appel d'offres l'année dernière...

**M. Garon:** Les plans? Il a demandé pour les plans.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Pour les plans, il y a eu un premier appel d'offres qui avait été fait en janvier 1993. Après ça, on est allés en appels d'offres à l'automne pour la réparation.

**M. Maltais:** Ce qui veut dire que... Est-ce qu'on peut escompter qu'au mois de juin, juillet, il va être...

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Bien...

**M. Garon:** Mais vous faites ça comment, un appel d'offres pour la Société des traversiers?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** On suit exactement les procédures gouvernementales.

**M. Maltais:** C'est Rosalie; vous m'aviez dit que c'était Rosalie.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Toutes les procédures gouvernementales.

**M. Maltais:** Bon, je suis bien content. Ce qui veut dire qu'en juin, juillet, normalement, ça devrait être terminé.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Ça va être serré parce que le contrat devait être accordé au mois de décembre. On est rendus au mois de mars et il n'est pas accordé encore. Alors, ça se peut que ça ne soit pas prêt; en tout cas, sûrement pas prêt pour juin. Mais ça va probablement être prêt quelque part dans le mois de juillet.

**M. Maltais:** M. le ministre, je vous invite à surveiller ce dossier-là de près. Vous allez m'avoir collé aux fesses jusqu'au temps où il ne sera pas dans le trafic parce que c'est un problème réel, et M. Gagnon est là pour le soutenir. Les bateaux, ça ne court pas les rues. Le problème, à Tadoussac, c'est qu'on a deux vieux traversiers qui ont au-delà de...

**M. Gagnon (Jean-Yves):** 12 ans.

**M. Maltais:** ...20 ans d'existence?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Non, non.

**M. Maltais:** De 16 ans d'existence?

**M. Gagnon (Jean-Yves):** 1981. Ce n'est pas si vieux que ça.

**M. Maltais:** Non, non, avant celui-là. Ah, O.K., c'est vrai, oui.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** 1981.

**M. Maltais:** Mais ils sont maganés. La glace est forte, là, et le courant est fort. Il y en a toujours un de brisé.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** L'été, d'habitude, ça ne brise pas.

**M. Maltais:** Non.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** C'est au printemps, dans la glace, que c'est le pire.

**M. Maltais:** De ce temps-ci, ça brise dur. Mais on peut toucher du bois parce qu'on n'a pas eu de problèmes majeurs avec eux autres. Mais ils vieillissent d'une année, comme tout le monde, par année et, à un moment donné, ça peut arriver qu'ils brisent. Mais, moi, contrairement à ce que tout le monde crie, et même la Sûreté du Québec qui, souvent, ne se mêle pas de ses affaires... L'été passé, aux heures de pointe... Ça, je le dis en public: Il y a bien des gens qui ne s'occupent pas

de leurs affaires dans la vie, ils viennent une fois sur la Côte-Nord, ils attendent une demi-heure et ils pensent qu'ils ont attendu toute leur vie, eux autres. S'ils le prenaient trois ou quatre fois par semaine comme moi, ils sauraient ce que c'est, attendre un traversier.

D'abord, il ne faut pas penser qu'avec le troisième traversier les trois vont marcher ensemble. Ce n'est pas vrai. Pas un dans le milieu et un de chaque bord. Ça ne change rien, ça. Moi, je l'ai vérifié et revérifié: il y a la Saint-Jean-Baptiste et la Confédération, c'est deux fois par année, puis il y a Noël et le Jour de l'an, ça fait quatre jours par année où tu peux attendre une heure. Mais, je ne sais pas si attendre une heure sur le traversier au quai de Sainte-Catherine ou de Tadoussac, c'est pire qu'attendre une heure et demie sur le pont Champlain chaque matin, comme j'ai fait ce matin et j'étais en ciel, et il n'y a pas moyen de se plaindre à personne.

Moi, je ne suis pas sûr que le criage qui se fait sur la lenteur, c'est vrai. Il faudrait que quelqu'un me prouve ça mieux que ça parce que, moi, je l'ai fait l'été passé; je passe mes vacances là, à Tadoussac. Que tu aies 10, 12 minutes d'attente, ce n'est pas attendre, dans la vie, ça. Le traversier de Lévis, des fois, tu pars d'ici et tu ne sais pas quelle journée tu vas arriver de l'autre bord et il n'y a même pas un mille. Il part dans les glaces et on ne sait pas quand est-ce qu'on va arriver de l'autre bord. Je l'ai pris, l'hiver passé, puis j'ai été obligé de refaire le tour par le pont de Québec. J'ai dit: Je ne reviendrai plus jamais ici.

**M. Garon:** C'est parce qu'on aime l'aventure.

Une **voix:** Prends le pont, ça va aller plus vite.

**M. Maltais:** Mais, à Tadoussac, ce n'est pas ça.

**M. Garon:** C'est pour ça qu'on a des capitaines au long cours sur le traversier.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Moi, je suis beaucoup plus inquiet de Matane—Godbout qui, elle, est vraiment importante aussi. Il ne faut pas oublier que c'est le bateau qui approvisionne la Côte-Nord en matière de nourriture. Trouver un bateau qui va aller là... Cette année, vous allez avoir un surcroît avec SM 3. Attendez-vous à du trafic de plus, puis pas mal, puis à pas mal plus de lunch, puis de lait, puis de «bread» aussi. Alors, le bateau, l'an passé, ça a suffi parce qu'il n'y avait pas de grands travaux. Mais, cette année, je ne suis pas sûr que ça va suffire, par exemple. Je ne sais pas vos prévisions là-dessus, vous autres.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Nos prévisions, c'est que, si on fait comme l'été dernier, qu'on opère le Camille-Marcoux 24 heures par jour, on est convaincu qu'on va fournir à la demande cet été parce que, l'année passée, on a fait ça, 24 heures par jour...

**M. Maltais:** Oui, c'était très bien.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** ...et on a été plein à peu près à 30 % la nuit. Alors, on a encore de la marge. Pour cette année, on ne prévoit pas de problème.

**M. Maltais:** Parce que, avec SM 3, ça va attirer une clientèle...

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Oui, oui.

**M. Maltais:** ...excédentaire, c'est clair, net et précis. Bon, ça va. J'ai fini sur les traversiers, moi. Je m'excuse, M. le député de Lévis, je n'étais pas là ce matin; j'étais pris dans le trafic.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va pour l'engagement 3?

**M. Garon:** Mais, là, j'aimerais savoir, sur l'engagement 3: Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'étude, s'il vous plaît?

**M. Cherry:** On m'indique, M. le Président, que le rapport a été déposé en 1992, et il y a une petite note additionnelle qui dit: M. Garon a eu une copie du rapport.

**M. Garon:** Non, mais pour le supplément, là. Il y a eu un supplément. Avez-vous fait faire une étude supplémentaire?

**M. Cherry:** C'est un supplément à l'étude.

**M. Garon:** Il y a eu une étude additionnelle ou si elle était terminée et qu'on vous a dit que ça coûtait plus cher après coup?

**M. Cherry:** Pendant le déroulement de l'étude, on a eu besoin d'un montant additionnel, mais on me dit que ce rapport a été déposé en juin 1992. Et, comme je vous dis, il y a une petite note qui dit que ce rapport-là...

**M. Garon:** Mais ce que je ne comprends pas, c'est les engagements financiers de juillet qu'on regarde, c'est juin 1993, puis l'étude a été finie un an avant et on demande un supplément de 50 000 \$ un an plus tard. Un an plus tard, après la remise de l'étude, je ne comprends pas, là. Parce que vous dites que l'étude a été terminée à l'été 1992 et là c'est des engagements du mois de juin 1993 qu'on regarde, en juillet.

**M. Cherry:** On va vous fournir des précisions là-dessus.

(15 h 50)

**M. Garon:** Je ne comprends pas.

**M. Cherry:** Ce qui semblait une explication,

c'est qu'on a déposé le rapport, mais il y avait encore des sommes d'argent qui avaient été réclamées. On a poussé sur le rapport et, finalement, il a fallu le combler par rapport aux besoins qu'on avait demandés. Le rapport a été déposé, on n'a pas fini de le payer et ça, ça compléterait.

**M. Garon:** O.K. Vérifié. Bon, des études à nez plat.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 3 est vérifié?

**M. Garon:** Vous voyez, Mme la Présidente, j'ai dit au ministre, ce matin, qu'on étudiait toujours les bras d'allongement et les nez plats. On en a une autre étude sur les nez plats. «Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'entreprendre des essais destructifs...» Écoutez bien ça, c'est quelque chose: «Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'entreprendre — à l'été 1993 — des essais destructifs pour compléter l'information disponible sur la résistance des autobus scolaires à nez plat lors d'accidents.» Là, on les étudie. Les autobus à nez plat, en autant que je suis concerné, ça fait sept, huit ans... Votre prédécesseur nous parlait toujours des études sur les nez plats. Là, on en voit une autre étude: «des essais destructifs — destructifs — pour compléter l'information disponible...» Ils veulent détruire quoi, pour voir si les nez plats résistent?

**M. Cherry:** Je suis convaincu que vous avez compris qu'on serait mieux de faire une étude sur comment détruire des autobus plutôt que des élèves qu'il y a dedans.

**M. Garon:** Non, je ne sais pas ce qu'ils veulent détruire. Des essais destructifs...

**M. Cherry:** Et, comme vous me dites que mon prédécesseur vous en a parlé souvent, c'est vraiment à la période d'étude des crédits qui le concernent, donc...

**M. Garon:** Est-ce qu'ils ne pourraient pas demander, tout simplement, aux États-Unis pourquoi ils prennent ces autobus-là? Ils ont dû les faire, les études, les Américains. Pourquoi on parle des autobus à nez plat? C'est les autobus que prennent les Américains, essentiellement. Alors, on étudie toutes sortes de patentes, là. Qu'est-ce qu'ils veulent essayer de détruire? «Des essais destructifs pour compléter l'information...» Ils veulent détruire quoi? Je ne le sais pas.

**M. Cherry:** D'après l'explication qu'on lit ici, c'est la résistance des autobus scolaires à nez plat lors d'accidents.

**M. Garon:** Résistance à quoi?

**M. Cherry:** On voit souvent des démonstrations

à la télévision. Des compagnies d'automobiles sont bien frères de faire la démonstration publique de quelle façon leurs véhicules sont bien conçus. Bien, vous avez là le même genre d'étude par rapport aux autobus scolaires à nez plat.

**M. Garon:** Non, non, non.

**M. Cherry:** Non?

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Regardez. Vous n'avez pas compris. Je recommence tranquillement.

**M. Cherry:** O.K.

**M. Garon:** C'est une étude pour «évaluer l'opportunité...

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** ...et la faisabilité d'entreprendre des essais destructifs...» Ce n'est pas pour faire les essais destructifs; c'est pour étudier «l'opportunité et la faisabilité d'entreprendre des essais destructifs pour compléter l'information disponible sur la résistance des autobus scolaires à nez plat». Ça veut dire que, si l'étude est concluante, là, on va faire une autre étude. Je vous dis, c'est une étude permanente, les nez plats et les bras d'allongement. Là, c'est une autre étude pour voir s'il est opportun de faire d'autres études et ces autres études-là sont faisables sur la capacité destructive des autobus. Je ne comprends pas.

**M. Cherry:** Peut-être que M. Hinse, Mme la Présidente, pourrait compléter.

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

**M. Hinse (Liguori):** Il y a tellement eu, M. Garon, de controverse sur l'étude à nez plat par rapport à l'étude à nez long, bras allongé, bras court. Il n'y a jamais eu, à notre connaissance, d'étude qui nous a démontré qu'est-ce qui arriverait, dans un impact important, avec un nez plat. Est-ce que ça serait plus dangereux, finalement, pour la sécurité des élèves qui sont à l'intérieur d'un véhicule, pour le chauffeur qui est à l'intérieur d'un véhicule, l'impact d'un accident d'un véhicule à nez plat par rapport à un nez allongé comme on connaît? Comme on sait qu'on s'embarque dans des études extrêmement dispendieuses quand on parle d'essais destructifs ou d'essais d'impact majeur d'un véhicule, comme le fait Transports Canada, on a voulu savoir dans quoi on s'embarquait.

**M. Garon:** O.K.

**M. Hinse (Liguori):** Est-ce qu'on s'embarque dans une étude de 1 000 000 \$? Est-ce qu'on s'embarque dans une étude de 2 000 000 \$? Ça va nous donner

quoi comme conclusions? C'était essentiellement l'objectif de ce rapport-là, d'à peu près 30 000 \$, à savoir où on s'embarque dans une étude comme ça.

**M. Garon:** Je vais demander une question très simple, moi, comme un lecteur de journal, un citoyen moyen. Je lis le journal, j'ai toujours vu des accidents pour les enfants qui étaient en dehors de l'autobus. Les bras d'allongement et les nez plats, c'est pour voir les enfants quand ils passent devant, pour ne pas partir alors qu'ils sont devant et que le chauffeur ne les voit pas. Le bras d'allongement, c'est pour leur faire faire un détour.

Mais, là, vous êtes en train de me dire quel va être l'effet sur les enfants dans l'autobus. L'autobus à nez plat a un accident. Or, il y a eu combien d'accidents où il y a eu des enfants qui ont été blessés, qui sont morts, d'accidents avec les enfants dans l'autobus? Parce que, la plupart du temps, partout, ce que j'ai vu, à date, c'étaient des enfants qui étaient en dehors de l'autobus, qui glissaient en dessous ou bien l'autobus partait et ne les voyait pas, l'autobus reculait et ne les voyait pas. C'étaient toujours des enfants dehors, pas dedans. Là, vous voulez étudier les nez plats si les enfants sont dedans. Est-ce qu'il y a un besoin pour ça ou si c'est quelque lustucru, au ministère, qui a pensé à ça?

**M. Hinse (Liguori):** Vous savez combien il y a de controverse qui a l'air...

**M. Cherry:** Comment vous l'avez décrit?

**M. Garon:** Lustucru ou rastaquouère.

**M. Hinse (Liguori):** Vous savez tellement la controverse qu'il y a dans le domaine des autobus scolaires, je pense qu'on n'a pas besoin d'insister là-dessus.

**M. Garon:** Bien, je vous le dis, on a fait des études là-dessus, ça n'a pas de bons sens.

**M. Hinse (Liguori):** Alors, les gens disaient: Essayez donc de faire des études destructives. On a dit: Dans quoi on s'embarque, on va le savoir. Ça va nous coûter 30 000 \$ pour faire faire une étude destructive d'un autobus pour voir les effets que ça a. Alors, c'était essentiellement pour ça. Le rapport va entrer dans un mois, un mois et demi, à ce qu'on me dit, et je pense qu'on pourrait le déposer.

**M. Garon:** Moi, je pense... Savez-vous c'est quoi, la solution? Votre budget est de 400 000 000 \$ et quelques. Ce seraient des écoles plus petites où les enfants iraient à pied. C'est 400 000 000 \$ et quelques, le transport scolaire.

**M. Hinse (Liguori):** Comme on a fait quand on était petits.

**M. Garon:** Alors, comme on fait de grosses écoles et que les enfants des familles sont de moins en moins nombreux, il faut aller les chercher de plus en plus loin. Si les écoles étaient plus petites, comme on ne les transporte pas en bas de un kilomètre, ils pourraient peut-être bien y aller à pied. Tout le monde serait plus heureux. On sauverait 400 000 000 \$, puis on sauverait les études sur les nez plats. Est-ce qu'on peut avoir une copie du devis?

**M. Hinse (Liguori):** Oui.

**M. Garon:** L'étude, l'avez-vous?

**M. Hinse (Liguori):** Pas encore. Dans deux mois.

**M. Garon:** Ah, je suis certain, je gage qu'elle va en recommander une autre.

**M. Hinse (Liguori):** Lustucru.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 4 est vérifié sous réserve de l'obtention de copie du devis.

**M. Garon:** Et une copie.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 5.

**M. Cherry:** C'est l'adaptation d'un logiciel dont les entreprises cobayes agissent dans divers types de marchés. Il y a trois entreprises de camionnage, investissement de 38 326 \$; Université Laval, 27 500 \$ et ministère des Transports Québec, 109 753 \$.

**M. Garon:** Mais pourquoi vous payez pour ça, pour développer un «logiciel d'aide à la gestion de terminus par l'affectation des camions»? Les terminus, quels terminus? La gestion de terminus par l'affectation des camions. Les terminus sont où? Des terminus privés?

**M. Cherry:** On m'indique que c'est pour le soutien à l'entreprise dans le domaine privé pour les aider à mieux...

**M. Garon:** Qui paie là-dedans? C'est un contrat de combien? Puis la part du ministère est de combien?

**M. Cherry:** Il y a trois entreprises impliquées — je répète, là, trois entreprises impliquées: 38 326 \$.

**M. Garon:** Chacune?

**M. Cherry:** Non. C'est pour les trois. L'Université Laval, 27 500 \$ et le ministère des Transports, 109 753 \$.

**M. Garon:** Je peux avoir une copie?

**M. Cherry:** Vous pouvez avoir une copie du devis. Je ne suis pas certain que l'étude comme telle soit terminée.

**M. Garon:** Je peux avoir une copie?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Oui? O.K. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 5 est vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie. Maintenant, nous arrivons aux engagements de juillet en juillet. Nous en avons 13. Ça va, M. le ministre? Alors, l'engagement 1.

**M. Cherry:** C'est un service essentiel complémentaire au service aérien, l'aéroport de Saint-Augustin. C'est conforme au choix effectué dans le plan de transport de la Basse-Côte-Nord.

**M. Garon:** Vérifié.  
(16 heures)

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** C'est un beau village. Si vous allez là, vous allez voir que c'est beau.

**M. Cherry:** Oui?

**M. Garon:** Ah, c'est magnifique! J'ai eu une expérience là vraiment spéciale. Changer de bateau en pleine mer, je vais vous dire que, pour un gars qui a le vertige, ce n'est pas drôle. Quand vous arrivez en bas du cordage, que la chaloupe est partie, puis qu'il y a une vague... Vous êtes le long du bateau et il n'y a plus personne en dessous. Vous vous demandez s'il n'y a pas un requin qui va sauter. Ça, c'est quelque chose.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, nous en sommes toujours à l'engagement 2.

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** C'est un service essentiel en l'absence, bien sûr, M. le Président, d'un réseau routier. C'est une contribution moyenne de 147 000 \$ annuellement. Entre Chevery, Harrington Harbour et Aylmer Sound.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Cherry:** L'Association des transports du Canada, le ministère des Transports fédéral, les provinces et organismes intéressés au transport à travers le Canada. Le gouvernement fédéral paie 37 %, le Québec paie 25 % du reste qui équivaut à 16 % du total. Donc, la contribution du Québec au cours des années: par exemple, 1990-1991, 171 700 \$; 1991-1992, 173 600 \$; 1992-1993, 213 645 \$; 1993-1994, 262 176 \$.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 3 est vérifié. L'engagement 4.

**M. Cherry:** Les travaux devaient être terminés le 15 octobre 1988, M. le Président. Ils ont été complétés le 21 novembre 1988. Il y a eu une réclamation de 1 700 000 \$ en janvier 1991 et le montant proposé, 426 623,08 \$.

**M. Garon:** Mais pourquoi avoir réclamé trois ans plus tard? Les travaux, vous avez dit, faits en 1991?

**M. Cherry:** Non.

**M. Garon:** En 1988.

**M. Cherry:** Selon les informations que j'ai, M. le Président, la réclamation de 1 700 000 \$ a été déposée en janvier 1991. Le montant qui est mentionné ici, de 426 623,08 \$, constitue le montant proposé par le ministère suite à la réclamation de 1 700 000 \$ qui, elle, avait été déposée en 1991.

**M. Garon:** Qu'est-ce qui s'est passé entre-temps pour que ça prenne autant de temps que ça pour faire la réclamation?

**M. Cherry:** Est-ce que je peux vous demander, M. le député de Lévis, de bien vouloir répéter votre question, s'il vous plaît? Qu'est-ce qui s'est passé pour que ça ait pris autant de temps entre 1991 et maintenant? Est-ce que j'ai bien saisi?

**M. Garon:** Vous dites que les travaux ont fini en 1988, puis, en 1991, ils font une réclamation. C'est trois ans plus tard qu'ils font une réclamation.

**M. Lalande (Georges):** M. le député, ce n'est pas...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le sous-ministre.

**M. Lalande (Georges):** ...inusuel, là, que ça puisse prendre deux ans ou trois ans. Il y avait une réclamation, ils demandaient 1 700 000 \$ et puis, finalement, ça a été réglé pour 426 000 \$. Donc, souvent, l'intention de... D'abord, il y a une réclamation qui est

faite et qui est analysée au ministère; il y a eu une évaluation qui était probablement plus basse que ça, on ne se pensait pas responsables; il y a souvent l'intervention préalable des tribunaux. Sans qu'on arrive jusque-là, ils essaient d'avoir des conciliations, on y revient de part et d'autre, et, finalement, dans certains cas, plutôt que d'aller devant les tribunaux, bien, on a accepté la réclamation du ministère de payer jusqu'à 417 000 \$.

C'est donc dire que ce n'est jamais facile, parce qu'il y a eu des changements là-dedans, des travaux additionnels, des dépassements importants de quantités; il y avait un problème relatif au service d'arpentage; de nombreux obstacles comme les travaux avec Bell Canada, avec Hydro et tout ça. C'est cette cumulation de tout ça, on dit, qui n'était pas prévisible. Mais notre vision, habituellement, au ministère des Transports, c'est d'en rester exactement au prix après estimation qu'il y a eu, surtout quand il y a des soumissions publiques. Dans ce cas-ci — bien, des fois, on se rend compte qu'il doit y avoir des dépassements — on leur a donné raison pour 400 000 \$, plutôt que 1 700 000 \$ qui était le total de la réclamation.

**M. Garon:** Les travaux avaient été de combien, le total...

**M. Lalande (Georges):** Les travaux étaient...

**M. Garon:** ...avant qu'il ne réclame son million?

**M. Lalande (Georges):** Ils étaient de 6 141 000 \$, 6 100 000 \$.

**M. Garon:** Et il demandait 1 700 000 \$.

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Mais il demande tout le temps, Beaver. On voit ça constamment. Il demande tout le temps des additions et, souvent, il n'y a pas de soumission. Est-ce qu'il y avait eu une soumission là-dedans?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Il y avait une soumission?

**Une voix:** Sûrement.

**M. Garon:** Mais pourquoi ça coûte plus cher? Pourquoi il réclame quelque chose?

**M. Lalande (Georges):** Le pourquoi de sa réclamation, bon, on nous a dit: L'adjudication du contrat a été tardive; ça a pris plus de temps avant de l'adjuger, pour toutes sortes de motifs. Alors, probablement qu'il pouvait penser commencer à une telle date, ça a été plus tard. Il y a eu des changements dans les travaux qui ont été occasionnés; il y a eu 32 avenants qui ont été faits à l'intérieur de ça, de changements dans les travaux, et,

au fur et à mesure qu'on procédait, des changements de profils. Il y a eu des dépassements importants, aussi, des quantités pour le terrassement et la chaussée, là, qu'on évalue à 460 000 \$. Il y a eu des problèmes de service d'arpentage là-dedans. Il y a eu de nombreux obstacles durant les travaux, toutes les servitudes qui sont reliées à Hydro-Québec, au gaz, aux égouts, à l'aqueduc et tout ça. On pense, nous, qu'il aurait dû prévoir une bonne partie de ça dans la soumission publique. Il nous a dit: Je ne pouvais pas en prévoir jusqu'à 1 700 000 \$. Et, finalement, on a fini à 400 000 \$.

**M. Garon:** Vous avez négocié: 1 700 000 \$ à 400 000 \$, c'est quand même quelque chose. Il faut y penser, là. C'est beaucoup. Réclamer 1 700 000 \$ et régler à 426 000 \$... Moi, je ne sais pas comment ça marche dans le ministère, mais il y en a constamment, de ça, et c'est souvent les mêmes intervenants.

**M. Lalande (Georges):** De façon générale, je ne pense pas que ce soit un seul intervenant. Très souvent, il arrive que, lors des estimations, on n'est pas capables de tout prévoir. Souvent, quand il y a...

**M. Garon:** C'est un appel d'offres qu'il y a eu là?

**M. Lalande (Georges):** Ça, c'est des soumissions publiques, oui, c'est un appel d'offres qu'il fait. Il y avait de l'éclairage, aussi, qui était avec tout ça. Il y a un ensemble de facteurs qui font souvent que, si les estimations que nous faisons au départ sont très élevées pour ne jamais avoir de dépassement, vous avez une pression vers la hausse des prix. Donc, on essaie de faire des estimations qui ne sont pas trop élevées, non plus, pour être capables de maintenir les coûts à la baisse le plus possible à l'intérieur de ça.

**M. Garon:** Ce n'est pas un dépassement, là; c'est une réclamation.

**M. Lalande (Georges):** Oui, mais c'est un... Au fond, c'est ça. Si on avait fait une estimation qui était beaucoup plus élevée, là, à l'intérieur de ça...

**M. Garon:** Ça veut dire qu'il n'y a pas eu d'approbation de supplément en cours de construction.

**M. Lalande (Georges):** Non.

**M. Garon:** La différence entre un dépassement...

**M. Lalande (Georges):** Oui, oui.  
(16 h 10)

**M. Garon:** ...et une réclamation, le dépassement, il y a des travaux additionnels en cours et on accepte de faire faire ces travaux-là, donc il va y avoir un dépassement. Après ça, bien, on peut s'obstiner sur le montant, mais il y a un dépassement parce qu'on a

fait faire d'autres choses. Là, il n'y a rien de différent; c'est une réclamation. Quelqu'un soumissionne à un prix, puis, après ça, il ne peut pas le faire au prix auquel il a soumissionné.

**M. Lalande (Georges):** Bien, écoutez, c'est la même chose qui se produit. Qu'est-ce qu'il y a eu? Au fond, il y a eu des...

**M. Garon:** Pourquoi vous lui avez donné ça, 426 000 \$? Pourquoi?

**M. Lalande (Georges):** ...quantités additionnelles de production de matériaux qui ont été faites.

**M. Garon:** Ça, c'est du dépassement. C'est du dépassement, ça. Ce n'est pas des réclamations. S'il y a des quantités additionnelles, vous vous en êtes rendu compte en cours de construction, puis vous avez signé — comment vous appelez ça? — des...

**M. Lalande (Georges):** Des avenants.

**M. Garon:** ...avenants pour des quantités additionnelles. Mais, là, vous dites: C'est une réclamation, ce n'est pas un dépassement. Moi, je comprends qu'il peut y avoir des quantités additionnelles dans des travaux.

**M. Lalande (Georges):** Oui, mais il y a une estimation.

**M. Garon:** Il n'y en a pas tout le temps. Mais, ça, on s'en aperçoit tout de suite au moment des travaux, pas trois ans plus tard. Ce n'est pas bien, bien longtemps. Il a réclamé l'argent après parce qu'il y a eu plus de voyages de camion que ce qui avait été anticipé.

**M. Lalande (Georges):** Je vais vous dire la base de sa recommandation. Il y a eu des coûts supplémentaires pour perte de productivité qu'il estimait à 400 000 \$; des coûts supplémentaires pour prolongation de délais; il y a des coûts de changements et de pénalités, des frais généraux et des profits, des coûts supplémentaires pour financement, des aménagements paysagers, dit-il, qu'il n'a pas pu prévoir, qu'il a fallu faire, des pénalités pour béton et les fils et l'éclairage. C'est un ensemble, dit-il, pour être capable de réaliser ce contrat-là, que j'ai dû rajouter. Donc, il nous dit: Ce n'était pas prévu, donc c'est du dépassement sur ce que j'avais prévu au départ. C'est plus que vous me demandez.

Nous n'étions pas d'accord avec lui. On a dit: Vous auriez dû le prévoir. Et c'est pour cela qu'on a ramené ça jusqu'à 400 000 \$ parce qu'on pense que ça a généré, en cours de contrat, des besoins additionnels, des quantités additionnelles.

**M. Garon:** Je pourrais avoir des copies de la réclamation et du règlement qui a été fait?

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**M. Garon:** Je vous remercie. Les documents nécessaires. Puis s'il y avait des avenants, en cours de construction, pour des quantités additionnelles.

**M. Lalande (Georges):** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 4 du mois de juillet est vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie de la réclamation. Alors, nous en sommes à l'engagement 5.

**M. Garon:** Moi, je vais être franc avec vous. Quelqu'un qui réclame 1 700 000 \$, puis qui règle à 426 000 \$, puis qui ne vous poursuit pas, là, à sa face même, ça a l'air curieux. Quand tu réclames 1 700 000 \$, puis que tu règles à 426 000 \$, ça a l'air bien plus de quelqu'un qui s'essaie. Si c'est vraiment une réclamation, c'est 1 300 000 \$ de différence, ça. Moi, je pense que quelqu'un qui est sérieux poursuit. Engagement 5, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Cherry:** C'est de l'équipement et l'exploitation d'aéroports nordiques.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Cherry:** Exploitation régulière d'un aéroport nordique. Contrat offert en priorité à la municipalité.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Cherry:** Travaux d'entretien réguliers, 13 aéroports nordiques et deux autres aéroports.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 9.

**M. Cherry:** C'est l'exploitation régulière d'un aéroport nordique. Contrat offert en priorité à la municipalité.

**M. Garon:** Comment vous l'appellez, la municipalité?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** De quelle s'agit-il?

**M. Cherry:** De quelle municipalité vous me parlez, là?

**M. Garon:** À l'engagement 9, de quel village nordique s'agit-il?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Vous aviez raison de me dire au téléphone que j'apprendrais.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 10.

**M. Cherry:** C'est l'exploitation d'un aéroport nordique. La même chose, offert à la municipalité.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 10, vérifié. Engagement 11.

**M. Cherry:** C'est de l'équipement pour une exploitation régulière.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 12.

**M. Cherry:** C'est une entente renégociée entre le ministère des Transports et le Conseil de bande.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Cherry:** J'en ai parlé dans mon discours d'introduction ce matin, Canac International inc. C'est une firme spécialisée de gérance de travaux ferroviaires. Des honoraires de 6 100 000 \$ pour la gérance des travaux de 102 000 000 \$, ça fait à peu près 6 %.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 13 de juillet 1993 étant vérifié, ceci termine les engagements du mois de juillet 1993. Nous en sommes maintenant au mois d'août 1993 toujours. Nous avons un engagement pris par la Commission des transports du Québec, engagement pris au cours du mois de juillet 1993.

**Commission des transports du Québec****Août****M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. Alors, le mois d'août 1993, vérifié. Nous en sommes maintenant à septembre 1993. Alors, les engagements du mois d'août en septembre. Dans la fiche de septembre, là. M. le ministre, ça va? Septembre 1993, engagement 1...

**M. Cherry:** Le mois d'août, là, pouvez-vous juste m'indiquer c'est quoi?

**Le Président (M. Charbonneau):** J'avais un seul engagement dans le mois d'août et c'était un engagement de la Commission des transports du Québec.

**M. Cherry:** Non, parce que j'en ai huit ou neuf pour le mois d'août, M. le Président.

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui, M. le ministre, mais ces engagements-là sont listés, dans les documents que j'ai, en septembre 1993...

**M. Cherry:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...indiqués pour août.

**M. Cherry:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Je sais que c'est un peu compliqué, mais... Alors, on est...

**M. Cherry:** C'est la première fois, mais je vais m'habituer.

**Transports, secteur transports****Septembre**

**Le Président (M. Charbonneau):** ...en septembre 1993, dans les engagements d'août en septembre. Engagement 1, un montant de 75 362,50 \$, «recherche pour démontrer, au moyen d'essais-pilotes...»

**M. Cherry:** O.K. Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** C'est ça?

**M. Cherry:** Alors, c'est une série d'essais à petite échelle dont les conclusions pourraient servir à un projet de démonstration, bien sûr, à plus grande échelle. C'est une économie essentielle, en solidifiant les matériaux au lieu de les remplacer. Et c'est fait par l'Université de Sherbrooke.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Je n'ai rien contre la vérification. Je suis bien d'accord. On donne beaucoup de contrats de recherche aux universités. On va le voir plus loin, on l'a vu... L'an passé, on est arrivé avec un nouveau procédé pour sceller les fissures dans l'asphalte, qui sont dues au gel. Je ne sais pas lequel. S'il y a quelqu'un ici, il va pouvoir me répondre. C'est fait un petit peu avec une espèce de goudron caoutchouté. Vous savez ce que je veux dire. Mais le problème, c'est que, sur la Côte-Nord — je ne sais pas si ça fait ça partout ailleurs — le caoutchouc ne lève et part en même temps que l'asphalte. C'est-à-dire que, lorsque tu passes le «grader» sur le chemin, tu arraches le caoutchouc, puis il est tout dans le fossé, puis le trou reste là.

Je ne sais pas si, dans les recherches, ils ne seraient pas aperçus que ce n'est pas bon dans les endroits trop froids ou si c'est mal collé. Je ne sais pas, là. Mais j'ai eu beaucoup de plaintes, moi, là-dessus, des citoyens, des usagers, des municipalités. Je ne sais pas s'il n'y a pas moyen de coller ça mieux que ça ou de retourner à l'ancien système qui faisait qu'on mettait de l'asphalte pur et simple dans une fissure. Là, on met une espèce de caoutchouc, comme on en met autour des vitres l'automne, mais ça ne colle pas, cette affaire-là. Je ne sais pas si ça colle ailleurs, mais ça ne colle pas chez nous. Y a-t-il un autre truc qu'on va essayer cette année? Parce que tout ce qui a été fait l'an passé est à refaire. Vous êtes au courant, je pense, M. Tourigny, vous.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. Tourigny.

**M. Tourigny (Yvon):** Merci, M. le Président. Premièrement, je ne connais pas la technique qui a été employée chez vous, mais on peut avoir fait une technique par essai, ce que je ne sais pas. Est-ce que c'est un produit que l'on a employé avant ou pas? Il peut aussi avoir été posé dans un moment qui n'était pas propice aux travaux. Je vais vous dire, ce genre de travail là devrait toujours se faire quand il fait froid. Pourquoi? Parce que, quand il fait froid, ça se retire, la fissure est plus large. Donc, on peut l'emplit de telle façon qu'on l'emplit à son plus large. Si c'est fait dans les mois les plus chauds, la fissure est petite et, quand arrivent les mois d'hiver, elle s'agrandit et là ça lève. Ça peut aussi ne pas avoir été fait de façon conforme aux règles de l'art; la fissure pouvait être sale, donc ça s'enlève. Alors, ce sont toutes des possibilités que je peux voir à la question que vous posez. Il faudrait voir, précisément, quand ça a été fait et comment.  
(16 h 20)

**M. Maltais:** Parce que, moi, j'ai trouvé ça fin, l'été passé, parce que c'est vite fait. Ça «fly», cette affaire-là. Ça roule. J'ai trouvé ça...

**M. Cherry:** Ça a été fait l'été passé, c'est ce que tu viens de dire?

**M. Maltais:** Oui, ça a été fait l'été passé, au mois de juillet, en juin, juillet, à peu près.

**M. Cherry:** Je vais vous dire...

**M. Maltais:** Il fait fret encore, chez nous, M. le ministre, à ce temps-là.

**M. Cherry:** Oui, mais c'est le plus chaud de votre coin. Alors...

**M. Maltais:** Ce n'est pas comme à Montréal, nous autres. J'ai trouvé ça fin, mais tout ce dont je viens de m'apercevoir, c'est que ce n'est pas bon. C'est tout dans le fossé. Au premier coup de «grader», cet automate, tout est parti.

**M. Tourigny (Yvon):** Mais c'est très bon, dans le sens que... C'est-à-dire que ce n'est pas bon chez vous, et je vous crois, mais c'est bon comme technique. C'est comme dans une vitre, quand on met du mastic. S'il y a une fissure là, c'est parce qu'elle va toujours être là. Donc, si vous mettez de l'asphalte, il va se faire une autre fissure. Si vous mettez ça, ça permet de jouer avec les mouvements du froid et du chaud.

**M. Maltais:** C'est un joint, ni plus ni moins.

**M. Tourigny (Yvon):** La technique est bonne, mais il faut bien le faire. Et ce n'est pas une technique facile à faire. Si c'était la première fois qu'on le faisait dans votre coin, il est possible que ni le surveillant ni l'entrepreneur n'avaient les habitudes du secteur. C'est possible. Je pose juste des questions. Je ne vais pas affirmer que ça a été mal fait, parce que je n'étais pas là. Mais c'est des possibilités.

**M. Maltais:** Je ne sais pas si ça a été bien fait ou mal fait, je ne connais pas ça. Mais je trouvais ça fin. L'été, ça a été très bien. Ça a été jusqu'au premier coup de «grader». Et là, il est dans le fossé, toutes les bandes sont là. Ça vient tout d'un bout, à part ça. Ça a l'air de grandes «strips». Je ne sais pas s'ils vont réparer ça de la même façon cette année. D'abord, réparer... Il y en a des nouvelles, cette année, et il y a les anciennes qui sont creuses. Alors, je ne sais pas si le procédé ne pourrait pas être amélioré ou, comme vous dites, s'il y a un temps pour poser ça. Moi, je ne connais rien là-dedans.

**M. Cherry:** Ce que je vais faire, M. le

Président, c'est que je vais prendre note de la question et de l'intérêt que mon collègue démontre pour ça. On va passer ça au sous-ministre adjoint, le responsable de ce coin-là, et on va vous revenir avec un suivi là-dessus.

**M. Maltais:** Parfait.

**Le Président (M. Charbonneau):** Nous en sommes toujours à l'engagement 1 de septembre 1993.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** Le «roll-on/roll-off».

**M. Cherry:** C'est l'actualisation de méthodes déjà utilisées, concernant la détérioration des routes. Le rapport est prévu pour mai 1994, M. le Président. C'est pour l'embarquement et le débarquement, le transfert par bateau.

**M. Garon:** Pardon? Une étude de préféabilité, ça, c'est l'enchaînement du processus. Préféabilité, faisabilité, on étudie, étudions. «Une étude de préféabilité sur la création d'un service maritime "roll-on/roll-off" — on roule dessus et on débarque — pour le transport de marchandises entre le centre du Québec et les régions périphériques dans l'axe Saint-Laurent—Saguenay.» Qu'est-ce que c'est ça? Université du Québec à Rimouski. Comment s'appelle l'expert là-dedans?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le ministre.

**M. Cherry:** Il veut avoir le nom de l'expert. Il sait que c'est l'Université du Québec à Rimouski, il veut savoir le nom de la personne qui est expert à l'Université de Rimouski. C'est ça, sa question. On ne l'a pas, mais on en prend note. On va vous le trouver, le nom de la personne avec laquelle ça a été suivi à l'Université de Rimouski. C'est pour l'embarquement et le débarquement des camions sur les bateaux, pour les traversiers. On n'a pas le nom, mais on va le trouver.

**M. Garon:** Mais, là, écoutez, ce n'est pas ça. C'est une étude de préféabilité, vous venez de dire, sur l'embarquement... Évidemment, c'est dit de façon plus scientifique, ça a l'air plus compliqué. La création d'un service maritime «roll-on/roll-off». Ils font embarquer les camions sur les bateaux.

**M. Cherry:** Et débarquer.

**M. Garon:** Et débarquer, oui, parce que...

**M. Cherry:** Un coup embarqués, il faut qu'ils débarquent.

**M. Garon:** On n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction. On a quelque chose d'assez simple: embarquer à bord d'un bateau et débarquer d'un bateau. On veut faire une étude de préféabilité, voir si l'étude est faisable, pour 75 000 \$. Moi, j'ai l'impression que nos chercheurs, ils s'organisent pour chercher longtemps. Franchement!

**M. Cherry:** Non, mais ils étudient avant de savoir s'ils vont chercher.

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** C'est ça, la préféabilité.

**M. Lalande (Georges):** Mais, M. le député, pour préciser...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Lalande.

**M. Lalande (Georges):** ...c'est dans le contexte de l'intermodalité. Ce qu'on veut essayer, c'est de solliciter le moins possible, selon les axes du Saint-Laurent et du Saguenay... Comment, avec des camions, être capable de monter sur les bateaux et de débarquer plus loin, avec un système qui n'amène pas des déchargements et tout ça? Donc, être capable, de façon succincte et facile, dans les charges qui sont lourdes, de monter sur les bateaux, d'être transbordés pour un bout de temps, puis être capable de ressortir. Cette faisabilité-là, c'est ça qu'on essaie de voir: comment c'est «manageable» pour être capables de diminuer les charges et les roulements sur les routes.

**M. Garon:** Est-ce que c'est dans les universités qu'on fait ces études-là? Entre vous et moi, au Québec, on est comme dans les cégeps: un général et on tasse les techniciens. On fait faire des études dans les universités alors qu'on a quelque chose de bien concret. Il me semble qu'on serait bien mieux de faire des études avec des gens qui font des bateaux qu'avec un chercheur dans une université qui n'a jamais été à bord d'un camion, qui n'a jamais été à bord d'un bateau. Je ne suis pas sûr que... Là, on est dans de l'adaptation technique, au fond, bien plus... En quoi les universités sont-elles organisées pour faire ces études-là? Moi, je vais vous dire, je ne conte pas de blague, je ne comprends pas.

**M. Lalande (Georges):** Au fond, c'est les simulations et les modèles qui sont utilisés à l'intérieur des universités. C'est l'expertise qui est donnée à l'intérieur par ceux qui travaillent, évidemment, avec les gens de bateaux.

**M. Garon:** On n'en a pas un système qui marche à Matane—Baie-Comeau, là-dedans? C'est «roll-on/roll-off», ça. Matane—Baie-Comeau, ce n'est pas un système «roll-on/roll-off»?

**M. Hinse (Liguori):** Oui, Matane—Baie-Comeau, c'est de type «roll-on/roll-off».

**M. Garon:** Il marche ou il ne marche pas?

**M. Hinse (Liguori):** Il marche.

**M. Garon:** Alors, pourquoi on étudie? Là, on fait une étude de préféabilité sur la création d'un service maritime «roll-on/roll-off», alors que le service existe déjà. On ne crée pas. Créer, c'est créer de rien. Il y en a déjà un. Pourquoi on fait «une étude de préféabilité sur la création d'un service maritime «roll-on/roll-off» pour le transport de marchandises entre le centre du Québec et les régions périphériques dans l'axe Saint-Laurent—Saguenay» alors qu'il y en a déjà un entre Matane et Baie-Comeau?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Matane—Baie-Comeau répond à un besoin précis. M. Lalande vous a contextualisé cette étude-là dans une optique globale d'essayer, au Québec, de divertir la marchandise qui est dans le camion et sur les routes, d'essayer de mettre ça sur les bateaux sur notre fleuve, sur notre rivière du Saguenay. Alors, quel est le marché pour ça? Est-ce qu'il y a du marché, par exemple, afin de transporter de la marchandise entre Montréal et Trois-Rivières, au port de Trois-Rivières pour la région de Trois-Rivières, à Québec, pour la région de Québec, au Saguenay, à Sept-Îles, dans les différents ports du Saint-Laurent? Est-ce qu'il y a un marché? Est-ce que les entrepreneurs, est-ce que les commerçants seraient d'accord pour utiliser ce type de transport? Et dans quelles conditions ils seraient d'accord pour utiliser ce type de transport là? Quels accommodements il faudrait avoir au port? Quels accommodements, quel type de bateau, quel gabarit de bateau il faudrait avoir sur le fleuve en fonction de la quantité de marchandise? C'est un peu tout ce contexte-là. Dans la perspective qu'on a de faire de l'intermodalité, de sortir la marchandise et le camion de la route, est-ce imaginable d'essayer d'utiliser le fleuve, et dans quelles conditions? C'est un peu dégrossir le problème et, après ça, on va essayer de rentrer dedans.

**M. Garon:** Qui est l'expert à l'Université à Rimouski? Quel est son curriculum?

**M. Hinse (Liguori):** Très bien, on pourra vous fournir ça.

**M. Garon:** Et il a fait ça combien de fois, ces études-là? Sa compétence là-dedans? Est-ce qu'il enseigne à l'Université du Québec à Rimouski ou s'ils ont engagé un gars d'ailleurs?

**M. Hinse (Liguori):** On pourra vous fournir ça.

J'ai juste la correspondance, moi, ici, avec le directeur du bureau de liaison, au niveau de l'Université du Québec à Rimouski, qui était M. Khalil.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Hinse (Liguori):** M. Michel K-h-a-1-i-l, Khalil. Ça, c'est le correspondant de l'Université, ce n'est pas le chercheur. Mais on va vous trouver...

**M. Garon:** Est-ce qu'il vous parle de son chercheur?

**M. Hinse (Liguori):** Non, il ne parle pas du chercheur, dans ça. On fait juste...

**M. Garon:** Il cherche des contrats, lui. J'espère qu'il ne demandera pas une étude de pré faisabilité pour chercher le chercheur. Les îles-de-la-Madeleine sont-elles là-dedans? Parce que l'axe Saint-Laurent—Saguenay...

**M. Hinse (Liguori):** Non, les îles n'étaient pas là-dedans. Parce que, là, on tombe probablement dans un tout autre gabarit de bateau. On tombe dans le golfe, on tombe dans un bateau qui n'est pas de la même nature.

**M. Garon:** Mais, là, on a un bateau de voyageurs qui part avec la marchandise, subventionné à 3 100 000 \$, à partir de Montréal vers les îles.

**M. Hinse (Liguori):** Oui.

**M. Garon:** Il n'embarque pas de camions, il embarque rien que des caisses. C'est ça?

**M. Hinse (Liguori):** Il peut embarquer des camions. Il n'est pas, à ma connaissance, du type «roll-on/roll-off». Il embarque des camions, mais comme palantés.

**M. Garon:** Il palante?

**M. Hinse (Liguori):** Oui, de mémoire. Je ne pense pas que le voyageur soit «roll-on/roll-off».

**M. Garon:** «Roll-on/roll-off», c'est un mot anglais pour vouloir dire que le camion embarque sur le bateau et il débarque.

**M. Hinse (Liguori):** Il roule en embarquant et il roule en sortant.

**M. Garon:** Franchement, «roll-on/roll-off»! En français, on pourrait dire...

**M. Hinse (Liguori):** Embarquer/débarquer.  
(16 h 30)

**M. Garon:** Embarquer, pour que les camions embarquent et débarquent facilement, chargés. Il semble que c'est... En tout cas, vous allez nous donner ça, le devis?

**M. Hinse (Liguori):** Oui.

**M. Garon:** Et, pour le chercheur, le curriculum.

**M. Hinse (Liguori):** Oui.

**M. Garon:** Je voudrais savoir s'il enseigne à l'Université du Québec à Rimouski ou si, tout simplement, l'Université du Québec à Rimouski cherche un contrat pour engager un gars d'ailleurs.

**M. Cherry:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 2 est vérifié sous réserve de l'obtention des informations demandées. Nous sommes toujours en septembre, août dans septembre, engagement 3.

**M. Garon:** J'aimerais aussi savoir le coût, comment on décortique le coût. Est-ce qu'on paie le gars, mettons, 50 \$ ou bien si on «charge» 100 \$? J'aimerais savoir ça aussi. Pour ces études-là — on va décortiquer ça pas mal — par les chercheurs, on paie beaucoup de chercheurs pour ce qu'ils trouvent. Je voudrais savoir combien on paie le chercheur et combien l'université nous «charge».

**M. Cherry:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Nous en sommes à l'engagement 3.

**M. Garon:** Ça nous permettra de connaître ses frais d'administration.

**M. Hinse (Liguori):** Ils sont connus.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Hinse (Liguori):** Ils sont connus. C'est de l'ordre de 0,75.

**M. Garon:** C'est quasiment le double.

**M. Hinse (Liguori):** L'entreprise privée «charge» souvent deux fois et demie, 2,5, alors que la tendance, dans les centres universitaires, c'est 1,75, le salaire du chercheur. Alors que le privé...

**M. Garon:** Pourquoi ne pas engager le chercheur directement, surtout s'il vient d'ailleurs?

**M. Hinse (Liguori):** Il y a deux grandes tendances, là-dedans. Il y a deux grandes philosophies.

**M. Garon:** C'est justement pour ça qu'on est dans le trou. La grande tendance, c'est de «charger» deux ou trois fois le prix et on est dans le trou. On ferait bien mieux d'engager la personne directement pour payer trois fois moins cher ou deux fois moins cher. Ça fait longtemps que, moi, je me dis toujours qu'on est devant des affaires inévitables. C'est pour ça qu'on est dans les déficits par-dessus la tête. On «charge» trop cher. On paie trop cher pour des services qu'on peut avoir à meilleur marché. Pourquoi passer par des intermédiaires quand on peut engager les gens directement? C'est ça, notre problème, c'est qu'on paie trop cher pour des services.

**M. Cherry:** L'objectif, c'est de développer un outil d'analyse des structures fonctionnant dans le système DOS pour les micro-ordinateurs dont se serviront les ingénieurs du ministère. La fin du projet est prévue pour 1995.

**M. Garon:** Engagement 3, vérifié. Engagement 4, là, on tombe dans la recherche permanente. «Aide financière accordée pour la réalisation du projet de recherche intitulé "Système de détection d'enfants à proximité d'autobus scolaires".» Là, on n'est plus dans les micro-ondes. On est dans d'autres choses. 100 000\$.

**M. Cherry:** Le principe, c'est que chaque enfant garde sur lui une carte à puce électronique, ce qui permet au chauffeur d'autobus de le localiser dans les environs de l'autobus. C'est un examen de la pertinence de ce système américain. Le rapport final est prévu pour février 1995. On met une puce après eux autres et, apparemment, ça permet au conducteur de savoir s'il y a quelqu'un dans l'entourage de... Encore une fois, ça fait partie de... Vous avez parlé d'un bras. On a parlé des micro-ondes, on parle de ça. Je pense que ça fait la démonstration qu'il y a énormément d'efforts et de recherche qui sont faits par le ministère pour tenter de trouver la solution ou les solutions maximales. En tout cas, on ne pourra pas nous accuser de ne pas faire de recherche, de ne pas tenter de trouver de solutions.

**M. Garon:** On peut chercher toutes sortes de choses. Sauf que, moi, je me méfierais des puces. La puce manque, le gars est habitué à ne pas regarder et à entendre la puce; à un moment donné, il ne l'entend pas, il part et il frappe.

Une voix: Ou parce que ce n'est pas la bonne puce.

**M. Garon:** Moi, je n'ai pas confiance à ces systèmes-là beaucoup.

**M. Cherry:** Non?

**M. Garon:** Non.

**M. Cherry:** Vous n'avez pas confiance à ça, vous?

**M. Garon:** Non.

**M. Cherry:** Vous, votre système, c'est des écoles plus petites, plus proches du monde, et moins d'autobus.

**M. Garon:** Moins d'autobus...

**M. Cherry:** C'est ça.

**M. Garon:** ...parce que les enfants sont plus proches des écoles et, deuxièmement, des brigadiers.

**M. Cherry:** Mais les grosses écoles, on les a, là.

**M. Garon:** Quelqu'un qui regarde...

**M. Cherry:** On ne peut pas les «splitter» en morceaux et les déménager.

**M. Garon:** ...un système de brigadiers scolaires qui regardent. Là, regardez, on cherche en mosus depuis ce matin. On n'a pas encore fini, là. Regardez, quand je vous disais qu'il y avait des contrats; les trois, je l'ai prévu d'avance: les nez, les bras, les micro-ondes...

**M. Cherry:** Les puces.

**M. Garon:** ...et là les puces.

**M. Cherry:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Tout est bon.

**M. Cherry:** Et on cherche le meilleur.

**M. Garon:** Est-ce que vous payez l'étude à 100 %?

**M. Cherry:** Ah, puis, également, vous avez parlé des portes à gauche.

**M. Garon:** Les portes à gauche.

**M. Cherry:** Ah oui. N'oubliez pas ça, là. Dans la liste de vos solutions, n'oubliez pas les portes à gauche, là. Si on est poigné avec un droitier unijambiste, je ne sais pas ce que ça va donner, mais, en tout cas, c'est une autre histoire.

**M. Garon:** Il y en a même qui veulent faire baisser les autobus jusqu'au plancher, jusqu'à l'asphalte pour ne pas qu'ils...

**M. Cherry:** Les planchers jusqu'à l'asphalte.

**M. Garon:** Ah, il y a toutes sortes de choses possibles là-dedans.

**Une voix:** Des jupes latérales.

**M. Cherry:** Des jupes latérales...

**M. Garon:** Non, c'est pour ne pas que les...

**M. Cherry:** ...pour ne pas que l'enfant glisse en dessous.

**M. Garon:** Pour ne pas qu'il glisse en dessous.

**M. Cherry:** Oui, c'est ça?

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** Pardon?

**M. Garon:** Mais le coroner Bouliane, il a suggéré quelque chose de simple, c'est d'avoir des brigadiers scolaires.

**M. Cherry:** Là où c'est nécessaire, les commissions scolaires peuvent le faire. Comme ça a été dit un peu plus tôt ce matin, M. le Président, il y a des commissions scolaires qui ont refait leurs routes pour s'assurer que les enfants n'aient plus à traverser...

**M. Garon:** C'est une bonne idée, ça.

**M. Cherry:** ...devant l'autobus.

**M. Garon:** Ça coûte moins cher. Combien ça coûte, ça?

**M. Cherry:** Mais ça ne solutionne pas... Ce n'est pas votre solution idéale qui est des plus petites écoles pour qu'on n'ait pas d'autobus.

**M. Garon:** Oui, des moins grosses écoles; on va être obligés d'aller les chercher moins loin et les enfants vont se sentir plus chez eux. Des polyvalentes avec des milliers d'enfants, là, et des grosses écoles, là, et des primaires à 700, 800 et 900, là, et des cégeps à 7500, comme à Sainte-Foy où, là, les gens dînent en écoutant le professeur... Vous irez faire une conférence là à l'heure du midi. Vous allez voir tout le monde vous manger dans la face parce qu'il n'y a pas d'heure prévue pour le dîner. Alors, ça marche du matin au soir parce qu'ils sont trop nombreux dans les salles. Alors, si vous allez là, c'est le monde viré à l'envers. Après ça, on se demande comment ça se fait que les enfants ne sont pas écoeurés de l'école, comprenez-vous? Ceux qui ne sont pas écoeurés, c'est parce qu'ils ne sont pas écoeurables.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** On fait tout ce qu'il faut pour les écoeurer.

**M. Cherry:** Ha, ha, ha! Je suis convaincu que, si vous alliez donner cette conférence-là dans les cégeps, ils vous écouteraient.

**M. Garon:** Je la donne souvent.

**M. Cherry:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je la donne régulièrement. Je dis qu'on a de trop grosses universités.

**M. Cherry:** Et là, vous leur dites ça: Ceux d'entre vous autres qui n'êtes pas écoeurés, c'est parce que vous n'êtes pas écoeurables.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** C'est le langage que vous leur tenez. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Il faut changer le système. Nous autres, on a, dans la région de Montréal, 3 500 000 de population, à peu près le même nombre qu'à Boston. Nous autres, on a quatre universités de 40 000. À Québec, on en a une de 40 000. Dans la région de Boston, savez-vous combien ils en ont, d'universités ou de centres universitaires, pour la même population? Ils en ont 62. Et la plus grosse université, c'est Harvard, 15 000, et ils veulent diminuer, ils se trouvent trop gros. Nous autres, à 40 000, ce n'est pas assez gros. Nos universités ont l'air de plus en plus de poulaillers ou de centres d'achats. Tu sais, quand tu vas faire une conférence à l'université, tu regardes ça, tu te promènes, tu as l'impression d'être dans un centre d'achats. Allez sur un campus aux États-Unis; ça a l'air d'un lieu de réflexion, d'un lieu d'étude. Ce n'est pas organisé de la même façon. Nous autres, on n'a pas assez de concurrence. Notre problème, c'est qu'on ne concurrence pas, on organise des affaires trop centralisées. Avec les Jeux de 2002, on veut bâtir un pensionnat de près de 100 000 000 \$, à l'Université Laval. Après ça, on dira: Les gens de la Côte-Nord, vous n'irez pas à Rimouski, vous irez à l'Université Laval parce qu'on a le pensionnat qu'il vous faut.

**M. Maltais:** Le problème, c'est qu'à Boston, avec les 62 universités, ça prend 17 000 \$ et 26 000 \$ par année pour y aller par enfant.

**M. Garon:** Mais, nous autres, quand on additionne tous les coûts...

**M. Maltais:** Non.

**M. Garon:** Oui, quand on additionne tous les coûts...

**M. Maltais:** Non. J'en ai deux, moi, je peux te le dire à la cent près.

**M. Garon:** Non, non. Oui, on le paie en taxes.

**M. Maltais:** Ha, ha, ha! Je peux te dire à la cent près combien ça coûte.

**M. Garon:** Non, non, mais on le paie en taxes.

**M. Maltais:** Oui, mais ça coûte plus cher.

**M. Garon:** Non.

**M. Maltais:** Ça coûte plus cher. Une université, un «State university», là, ça coûte entre 17 000 \$ et 20 000\$.

**M. Garon:** Oui, mais, nous, on pourrait avoir de la concurrence avec notre système et ça ne coûterait pas plus cher.

**M. Maltais:** Mais les universités privées, c'est entre 25 000 \$ et 30 000 \$.

**M. Garon:** Oui, mais ça pourrait être comme notre système d'assurance-santé; ça pourrait être plus efficace, puis être moins gros.

**M. Maltais:** C'est que les universités américaines, c'est là que se fait le «screening». Rappelle-toi, là, dans le temps où on a fait notre cours primaire, à la septième année, il en «jammait-u» une gang dans le coude? Il y avait un certificat obligatoire du ministère. Quand tu commençais la huitième, au lieu d'être 22, tu étais 9. Aujourd'hui, il ne se fait pas au cégep, il se fait à l'université, et ça coûte une fortune. C'est ça, le problème. Ce n'est pas tout le monde qui est fait pour aller à l'université. Quand même des psychologues diraient qu'un gars qui a des talents pour la menuiserie, tu vas en faire un docteur en menuiserie, ce n'est pas vrai, crisse, ça ne marche pas de même. Tu as beau le garder 20 ans à l'école, il va faire un menuisier pareil.  
(16 h 40)

**M. Garon:** Oui et il va gagner bien sa vie.

**M. Maltais:** Ça serait aussi bien de le lâcher rendu à 18 ou 20 ans, puis il va très bien gagner sa vie, puis il va rendre des grands services à la société. Tandis que, si tu le maintiens là de force, puis à coups de bourses, puis de ci, puis de ça, tu vas le garder jusqu'à 25 ans à l'université, mais il ne fera jamais rien pareil. Le système est ainsi fait qu'on a dit: Tout le monde va aller à l'école. Bien, ce n'est pas vrai, ça. Il y en a la moitié qui ne veut pas aller à l'école. Laissons-les tranquilles, ma foi du maudit! Tout le monde pleure après les décrocheurs. Un décrocheur, il ne faut pas que tu oublies une chose, c'est un gars qui ne veut pas aller à l'école ou

une fille qui ne veut pas aller à l'école. Ce n'est pas compliqué. Il y en a peut-être 10 % qui ont des raisons qu'on pourrait réparer en cour de route, mais les autres 90 %, là, tu as beau leur faire tous les programmes de la terre possibles, ils vont toujours décrocher: ils n'aiment pas ça.

**M. Garon:** C'est parce qu'il y en a qui n'aiment pas l'approche théorique. Il y en a qui aiment mieux apprendre concrètement. Autrefois, il y avait les systèmes de compagnon, tu apprenais en travaillant avec quelqu'un.

**M. Maltais:** Tu avais les écoles de métiers. Pas des universités; des écoles de métiers. Us te faisaient rentrer là après la septième année, puis, trois ans plus tard, tu avais ta carte de menuisier, charpentier, compagnon électricien, compagnon plombier. Puis ça allait bien. Mais, aujourd'hui...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, est-ce que l'engagement 4 est vérifié?

**M. Garon:** Est-ce que vous êtes les seuls à payer ou s'il y a quelqu'un d'autre qui fournit de l'argent pour l'étude?

**M. Cherry:** C'est 50-50. L'entreprise paie 50 % de la...

**M. Garon:** L'entreprise Comlab?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir... Est-ce qu'elle est faite, l'étude?

**M. Cherry:** Le rapport final, en février 1995.

**M. Garon:** Je pourrais avoir une copie du devis?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 4 est vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie du devis. Engagement 5.

**M. Cherry:** Alors, c'est l'expérimentation du système qui pourra servir principalement dans la gestion de la circulation. Le rapport a été déposé en août 1994.

**M. Garon:** A été, en 1994?

**M. Cherry:** Ah, excusez. À être déposé en août. Je m'excuse. À être.

**M. Garon:** Vérifié. Payez-vous à 100 %?

**M. Lalande** (Georges): 50-50.

**M. Garon:** L'Institut national d'optique paie la moitié? Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Cherry:** Alors, le logiciel de répartition sera expérimenté au sein d'une entreprise de transport par camion. La fin du projet est prévue pour décembre 1994. Ça aussi, c'est 50-50.

**M. Garon:** Je pourrais avoir une copie du devis, s'il vous plaît?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Garon:** Ah!

**M. Cherry:** Ne vous étouffez pas, là.

**M. Garon:** Ça a coûté aussi cher pour surveiller qu'il n'y ait pas de feu dans l'aéroport? À l'île aux Grues, il y a quatre passagers par jour. «Service de protection contre les incendies pour la saison 1992-1993 à l'aéroport de l'île aux Grues, dans la municipalité de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues, 26 000 \$.» Il y a quatre passagers par jour.

**M. Cherry:** C'est un contrat pour trois ans qui est renouvelable pour deux autres années.

**M. Garon:** Oui, mais c'est quoi, votre système de protection contre les incendies, à l'aéroport? Il ne peut pas y avoir grand-chose à l'aéroport, il y a quatre passagers par jour.

**M. Cherry:** On m'indique que c'est un système... C'est norme, ça. Le fédéral a des normes minimales qui doivent être respectées.

**M. Garon:** Mais quelle sorte? C'est un contrat négocié. Qu'est-ce qu'il y a à l'aéroport de l'île aux Grues? Il ne doit pas y avoir grand-chose là. Il y a quatre personnes par jour qui prennent l'avion.

**M. Cherry:** Le fait qu'il y ait un aéroport, ça nous prend un système. Et, comme je vous l'ai indiqué, c'est pour une période de trois ans. En 1989-1990, ça a coûté 7200\$; en 1990-1991, 7900\$; en 1991-1992, 8700\$.

**M. Garon:** Maintenant, ce que ça coûte... Vous avez 540 passagers par année. Sur 20 semaines, 27 passagers par semaine. Vous engagez la firme deux

heures pendant cinq jours. Ça veut dire 2,7 passagers à l'heure ou 27 passagers par semaine. Par jour ouvrable, 5,4 passagers. Vous avez un système d'incendie de 26 500 \$ pour trois ans, 8000 \$ par année, un peu plus de 8000 \$, 26 500 \$ sur trois ans. Mais l'aéroport, là, vous avez bien dit... C'est marqué: «Service de protection contre les incendies pour la saison 1992-1993 à l'aéroport de l'île aux Grues.» Est-ce que c'est une façon détournée de donner de l'argent? Quel est le service d'incendie? C'est quoi, le service de protection contre les incendies qu'il y a là?

**M. Cherry:** O.K. J'ai vérifié. On n'a pas les détails dans nos fichiers, mais on va vous les faire parvenir.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Puis la municipalité assure le service. Elle l'assure comment?

**M. Cherry:** Je pense que vous allez retrouver tout ça dans le contrat qu'on va vous fournir, dans la documentation.

**M. Garon:** Est-ce qu'elle a un service de protection des incendies, la municipalité? Est-ce que c'est une façon de payer un peu le service d'incendie qui sert à la municipalité, en disant... C'est quoi, la patente, là? Il ne faut pas qu'avec le système de protection des incendies qui... C'est payé à la municipalité. C'est parce qu'elle a un service de protection, puis vous payez un montant ou bien...

**M. Cherry:** C'est des détails qui vous seront fournis quand on vous fera parvenir la documentation.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir le budget de la municipalité pour son service d'incendie, par année?

**M. Cherry:** On va regarder si on peut vous obtenir ça.

**M. Garon:** Ça va. Puis vous payez ça depuis quand à la municipalité de l'île aux Grues? Ça fait combien d'années?

**M. Cherry:** Bien, ici, comme je vous ai dit, ce qu'on discute présentement, c'est un contrat de trois ans.

**M. Garon:** «C'est-u» la première fois?

**M. Cherry:** Donc, 1989-1990, 1990-1991, 1991-1992, mais je ne saurais vous dire si ça a débuté ou si c'est quelque chose qui existait antérieurement.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y en avait avant? Us doivent le savoir, vos fonctionnaires.

**M. Cherry:** Le service de protection à l'aéroport de l'île aux Grues pour les saisons 1989-1990, 1990-1991 et 1991-1992.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y en avait un avant?

**M. Cherry:** Est-ce qu'il a quelqu'un qui peut me répondre à ça?

**M. Garon:** Ça a commencé quand?

**M. Cherry:** C'est ça qu'il veut savoir. Quand est-ce que ça a commencé? Ça «a-tu» commencé en 1989 ou si ça existait avant? C'est ça, sa question. On ne le sait pas de mémoire, c'est quelque chose qu'on va vérifier. La documentation qu'on a ici couvre la période à laquelle je vous ai référé.

**M. Garon:** Ça marche. Puis le protocole d'entente.

**M. Cherry:** O.K.

**M. Garon:** Quel est le service assuré? Qu'est-ce qu'on vous donne pour ça? Est-ce qu'on vous dit: Bien, on a nos «hoses»; si le feu prend, vous nous appellerez? Oups! Il y en a un autre.

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Ah, ah! «Service de protection contre les incendies pour la saison 1992-1993, à l'aéroport de Montmagny», cette fois-là.

**M. Cherry:** Bien oui.

**M. Garon:** Bien oui, il faut qu'il y en ait de chaque bord.

**M. Cherry:** Bien oui, c'est ça. Il décolle d'une place, il atterrit à l'autre, puis il revient.

**M. Garon:** Vos 540 passagers, là.

**M. Cherry:** C'est ça.

**M. Garon:** Ils ne coûtent plus rien que la subvention sur le transport. Ils coûtent quasiment aussi cher de service de protection contre les incendies.

**M. Cherry:** Si c'est un avion qui est impliqué, on n'éteint pas ça comme un feu de cheminée. Il faut qu'il y ait une formation un peu particulière pour protéger les gens qui se présentent à ça. Je pense qu'on sait tout ça.

**M. Garon:** Ça coûterait peut-être bien moins cher d'acheter un autre avion. Ce n'est pas des gros avions qu'il y a là. Moi, j'ai déjà pris ces avions-là.

**M. Cherry:** Mais, indépendamment du modèle d'avion que vous allez utiliser, il faut que vous prévoyiez comment on traite ça. S'il arrive un incendie, s'il y a un crash, on traite ça comment?

**M. Garon:** Pardon?

**M. Cherry:** On ne souhaite jamais avoir à le faire, tu sais. Moi, la façon dont je suis le plus sécurisé, c'est quand je passe devant le poste de pompiers chez nous, puis qu'ils sont tous là. Je suis certain, s'ils ne sont pas sortis, qu'il n'y a pas de feu dans le coin. Ça, je souhaiterais faire ça constamment, dans ma vie.

**M. Garon:** Passez-vous souvent devant le poste de pompiers pour vous sécuriser?

**M. Cherry:** Chaque fois que je tourne au coin de la rue chez nous, il y en a un.

**M. Garon:** Il y en a un là.

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Alors, là, on est rendus avec un service d'incendie qui coûte aussi cher que la subvention quasiment, non pas aussi cher, sur trois ans. Y a-t-il d'autres choses, en plus? J'ai remarqué que le nouveau maire de Montmagny qui est... J'ai vu dans un article régionalement que, lui, il ne voulait pas trop, trop garder ce service-là à la charge de la municipalité. Il voudrait retransférer ça. Est-ce que vous avez entendu parler de ça?

**M. Cherry:** Oui. Ça a été porté...

**M. Garon:** Il y a eu une nouvelle dans le journal. L'ancien maire, M. Gilbert Normand, qui avait bâti le bateau le Normand 1...

**M. Cherry:** Celui qui roulait dans un pied d'eau, là.

**M. Garon:** Celui qu'il a essayé de faire rouler dans un pied d'eau...

**M. Cherry:** O.K. Correct.

**M. Garon:** ...puis qui s'est échoué le jour de l'inauguration.

**M. Cherry:** Ah, je vous écoute.

**M. Garon:** Les journalistes étaient à bord. D'ailleurs, ils l'ont rapporté, puis il y a eu une belle photo.

**M. Cherry:** «C'est-à» parce qu'il y en avait trop, qu'il était trop pesant?  
(16 h 50)

**M. Garon:** Mais, là, en plus du service de bateau, ils voulaient le service aérien et tout. Maintenant, le nouveau maire, apparemment, veut vous refiler le service aérien, l'aéroport de Montmagny.

**M. Cherry:** Selon les informations qui m'ont été apportées depuis que j'ai cette responsabilité, au ministère, on avait une entente avec l'administration municipale précédente, qu'il avait été convenu de prendre. Là, il y a eu changement à l'hôtel de ville et le conseil municipal actuel, lui, contrairement à son prédécesseur, déciderait de ne pas se prévaloir, si vous voulez, de l'entente qui avait été convenue entre...

**M. Garon:** Mais, là, est-ce que c'est payé à 100 % par le ministère, le service de protection contre les incendies pour l'aéroport, ou si c'est payé par d'autres? Payez-vous à 100 %?

**M. Cherry:** C'est notre aéroport, donc ça doit être nous autres.

**M. Garon:** C'est votre aéroport. Il n'avait pas été refilé à la municipalité?

**M. Cherry:** C'est l'explication que je viens de vous donner.

**M. Garon:** Ils ne veulent plus, là.

**M. Cherry:** Comme les documents légaux n'étaient pas complétés, l'entente...

**M. Garon:** Mais, dans ce temps-là, pour la période couverte, il appartenait à la municipalité.

**M. Cherry:** C'était à nous. C'est à nous. Officiellement, il n'a jamais été transféré légalement. Il y a eu changement à l'hôtel de ville et les autres, ils ont dit: Nous autres, on ne veut pas donner suite à ce que nos prédécesseurs souhaitaient faire. On n'en veut pas et on vous informe de ne pas poursuivre ça.

**M. Garon:** Et depuis quelle année payez-vous ce service d'incendie?

**M. Cherry:** Je suis obligé de vous donner la même réponse que tantôt. On va vérifier. Les chiffres qu'on a en main, c'est pour les périodes que j'ai citées précédemment.

**M. Garon:** Et quel service ils ont, Montmagny Air Service inc? J'ai compris qu'à l'île aux Grues vous payez la municipalité. Et là, vous payez la compagnie, ici. Comment ça marche? Est-ce qu'ils ont leur propre service d'incendie, tandis qu'à l'île aux Grues il fallait prendre celui de la municipalité? Comment ça marche?

**M. Cherry:** On va vous remettre l'entente qu'on a avec eux, avec cette compagnie-là. Je pense que ça va probablement répondre à la totalité ou, enfin, à la majorité de vos informations.

**M. Garon:** O.K. Merci.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 8 est vérifié. Engagement 9.

**M. Cherry:** C'est l'amélioration des pistes pour faciliter l'accès à l'avion-ambulance. C'est de l'entretien régulier.

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

**M. Cherry:** Selon la fiche, on indique: imprévus, 92 750 \$. Ça faisait partie... **O.K.**

**M. Garon:** Je parle des suppléments; je ne parle pas des imprévus.

**M. Cherry:** On m'indique que non.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 9, vérifié. Ceci termine les engagements de septembre 1993 ou plutôt d'août en septembre. Ça va mieux, M. le ministre, comme ça?

**M. Cherry:** Ça va très bien, M. le Président.

**M. Garon:** Parce qu'il disait 49. On n'en a pas vu 49. On en a vu combien?

**Le Président (M. Charbonneau):** Non. Nous prenons maintenant la liste d'octobre 1993.

**M. Garon:** Non, mais on n'en a pas fait 49.

**Le Président (M. Charbonneau):** Non. M. le député de Lévis, on va les faire tantôt.

**M. Garon:** Hein?

**Le Président (M. Charbonneau):** On va les passer tous tantôt.

**M. Garon:** Après?

**Le Président (M. Charbonneau):** Après, oui.

**M. Garon:** On va faire ceux-là et on passera les autres après?

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui.

**M. Garon:** O.K. Ça ne me fait rien.

**Le Président (M. Charbonneau):** Nous prenons la liste d'octobre.

**M. Garon:** Là, on en a fait combien?

**Le Président (M. Charbonneau):** Nous en avons 9 sur 49.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Il en reste 40.

**M. Garon:** O.K.

#### Octobre

**Le Président (M. Charbonneau):** Maintenant, la liste d'octobre. Les engagements de septembre dans octobre. Nous en avons 34 sur 89.

**M. Garon:** Premier, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Cherry:** Le premier est annulé.

**Le Président (M. Charbonneau):** Le premier est annulé?

**M. Cherry:** Oui. Je sais que vous l'avez vérifié, mais il est annulé.

**M. Garon:** Engagement 2, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 2, vérifié. Engagement 3.

**M. Garon:** Là, réfection des seuils de pistes, mais vous voulez changer l'aéroport de place. Vous ne voulez pas aller à Roberval plutôt qu'à Saint-Honoré?

**M. Cherry:** C'est des travaux d'entretien nécessaires à la conservation de la piste. C'est des travaux qui doivent être complétés durant l'année 1994.

**M. Garon:** Mais vous voulez transférer les deux CL-215 à Roberval.

**M. Cherry:** Mais ça n'enlève pas la vocation primaire de cet aéroport-là.

**M. Garon:** O.K., vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Garon:** «Réparations majeures des fissures

par planage et le recouvrement à l'enrobé bitumineux à l'aéroport de Bonaventure, dans la municipalité de Bonaventure.»

**M. Cherry:** C'est des travaux essentiels à la préservation des pistes. Les travaux doivent être terminés en juin 1994.

**M. Garon:** Les travaux de réaménagement de la route autour de l'aéroport de Bonaventure, est-ce que ça doit toujours être réalisé cette année?

**M. Cherry:** Est-ce que je peux vous demander de préciser votre question?

**M. Garon:** Entre le village de Bonaventure, puis l'aéroport, il y a une route...

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** ...qui arrive drôlement, comme un genre de viron, puis il est question de réaménager la route. On disait même que c'était réglé, que ça devait être fait cette année, que ça n'avait même pas besoin d'être le fait d'un engagement électoral puisque c'était réglé. Alors, est-ce que ces travaux-là doivent vraiment être faits cette année?

**M. Cherry:** Il va falloir vérifier ça. Je vous avoue que...

**M. Garon:** Apparemment, c'était réglé. On n'avait pas besoin même de faire d'engagement électoral parce qu'on dit: C'était déjà programmé, décidé, tout fait. Ça ne donnerait rien, même ce serait faire une tautologie de promettre plusieurs fois la même chose.

**M. Cherry:** On pourra vérifier. Si c'était programmé, on va le faire; sinon, on regardera.

**M. Garon:** On ne le sait pas, au ministère?

**M. Cherry:** Non. C'est évident que les micros n'enregistrent que nos paroles, pas les sourires qui accompagnent vos paroles.

**M. Garon:** Non, non, mais...

**M. Cherry:** Ha, ha, ha! Je vois avec quel plaisir vous parlez des travaux à l'aéroport de Bonaventure. S'il y en avait un dans Shefford, je ne sais pas comment vous ririez.

**M. Garon:** Non non, ce n'est pas ça.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Moi, je disais aux gens: C'est toujours mieux de le faire promettre pareil. Ils disaient:

Non, ce n'est pas nécessaire, c'est déjà promis, c'est déjà réalisé, c'est déjà engagé, puis ça va se faire cette année.

**M. Maltais:** C'est justement ce propos-là que nous tenait le maire de Granby la semaine passée...

**M. Cherry:** Oui?

**M. Maltais:** .. pour son aéroport.

**M. Cherry:** Pas le maire d'Austin, là. Le maire de Granby.

**M. Maltais:** Non, non. Granby, le gros village.

**M. Garon:** Il n'y a pas de réponse? Vous aimez mieux qu'on vous pose la question lors des crédits.

**M. Cherry:** Bien, il faut dire... Pour la réponse, je pense, il faudrait vérifier. Vous, vous décrivez ça comme si c'était déjà quelque chose de prévu à la programmation. Moi, je vous dis qu'il va falloir vérifier si ça l'était ou pas.

**M. Garon:** Les gens autour de vous, personne ne le sait?

**M. Cherry:** Non. Autrement, vous savez que, depuis ce matin, je vous réponds directement quand j'ai la réponse, puis j'ai l'intention de continuer.

**M. Garon:** Pour celui dont on parle ici, les «fissures par planage et le recouvrement», est-ce que les travaux sont faits?

**M. Cherry:** Oui, c'est...

**M. Garon:** C'est un engagement de septembre 1993.

**M. Cherry:** C'est des travaux qui ont débuté et qui vont se terminer pour juin 1994.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Les engagements de septembre.

**M. Garon:** Mais est-ce que ça a été fait, comme on dit, 44 850 \$ faits l'automne passé, puis il reste 4485 \$ seulement?

**M. Cherry:** Exactement.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, M. le député de Lévis, l'engagement 4 est vérifié?

**M. Garon:** Oui. Engagement 5, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** Engagement 6, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Cherry:** C'est annulé.

**M. Garon:** Annulé.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Garon:** Bon. «Aide financière accordée pour la réalisation du projet de recherche intitulé: "Impacts d'un abandon ferroviaire sur les entreprises desservies et sur la région concernée."» C'est un abandon général ou...

**M. Cherry:** Alors, l'objectif, M. le Président, c'est d'identifier les types d'abandons ferroviaires dans le but d'appuyer le concept de réseau ferroviaire de base. C'est un programme PARDT 50-50. La fin de l'étude est prévue pour septembre 1994.

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

**M. Cherry:** Septembre 1994.

**M. Garon:** Est-ce qu'on va avoir une copie du devis ou de l'entente?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce que c'est payé à 100 % par le ministère?

**M. Cherry:** 50-50.

**M. Garon:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8, vérifié, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** L'engagement 8, vérifié. Engagement 9, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 10.

**M. Garon:** Ça coûte donc bien cher, le balisage d'une rue. C'est une piste de quelle distance, de quelle longueur, ça, à Matagami?

**M. Cherry:** Entretien régulier et conservation d'un équipement aéroportuaire. Donc, votre question, c'est la longueur des pistes?  
(17 heures)

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** On va vérifier pour vous donner ça avec exactitude, mais...

**M. Garon:** Ça marche.

**M. Cherry:** ...en règle générale, c'est 4000 pi. Il y a des gens qui prétendent qu'il n'en reste plus beaucoup à faire.

**M. Garon:** Pas nécessairement.

**Mme Bélanger:** Le nouveau député n'aura pas grand-chose à faire.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, est-ce que l'engagement 9 est vérifié?

**M. Garon:** C'est parce que l'argent était dépensé, mais pas aux bons endroits. La montagne du Pin rouge, ce n'est pas la bonne montagne. Ha, ha, ha! Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 9, vérifié. Engagement 10.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 11.

**M. Maltais:** II «va-tu» la déménager à Carleton, tu penses?

**M. Garon:** II reste là. Toute la fin de semaine, il était là.

**M. Maltais:** Non, mais la montagne, Pin rouge. Il va fermer celui-là, puis il va ouvrir à Carleton?

**M. Garon:** Je ne sais pas, mais je trouve ça de valeur parce qu'ils n'ont pas mis l'argent dans la bonne montagne.

**M. Maltais:** C'était à Saint-Joseph que c'était supposé...

**M. Garon:** Oui. Le mont Saint-Joseph, ça aurait été... En tenant compte du réseau... Je n'ai pas compris, d'ailleurs, pourquoi...

**M. Maltais:** Moi non plus.

**M. Garon:** L'étude était concluante, elle était évidente. Je ne comprends pas pourquoi les pressions politiques ont changé ça de place. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 12.

**M. Garon:** Engagement 12, est-ce que les travaux sont faits?

**M. Cherry:** Les travaux sont terminés.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Garon:** Ah! «Le plan stratégique et le plan opérationnel en technologies de l'information du ministère.» Est-ce que M. Arès est toujours, au ministère, dans la planification stratégique?

**M. Cherry:** M. Arès, vous avez dit?

**M. Hinse (Liguori):** M. Arès est dans la recherche et le développement, actuellement à la direction recherche...

**M. Garon:** II n'est plus aux mêmes fonctions que l'an dernier?

**M. Hinse (Liguori):** Avant ça, il était au laboratoire central, dans le domaine des...

**M. Garon:** Je ne pense pas qu'on parle du même, là.

**M. Lalande (Georges):** II y a deux Ares. Il y a M. André Ares.

**M. Garon:** Et l'autre?

**M. Lalande (Georges):** C'est à M. Gilles Ares que vous faites référence, là.

**M. Garon:** Oui.

**M. Lalande (Georges):** II est toujours dans les mêmes fonctions.

**M. Garon:** Dans les mêmes fonctions.

**M. Lalande (Georges):** Oui. En termes de planification notamment à l'égard de la viabilité hivernale, dans tous les fondants et les recherches dans ce domaine-là, il est un spécialiste apprécié au ministère des Transports.

**M. Garon:** Un spécialiste en fondants.

**M. Lalande (Georges):** Dans la recherche de la viabilité hivernale notamment à l'égard des fondants, des

abrasifs et tout ça, tout ce qui est relié à la conduite d'hiver, à la viabilité hivernale.

**M. Garon:** Engagement 12, vérifié. Engagement 13, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 14.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ceci termine les engagements de septembre en octobre. Maintenant, octobre en octobre. Engagement 1.

**M. Cherry:** Alors, c'est une subvention pour les deux dernières années d'une entente de cinq ans. C'est le lien à faire avec... à venir du CMTC et des trains de banlieue.

**M. Garon:** Ça, c'est un contrat qui se termine en mars 1995.

**M. Cherry:** Qui se termine...

**M. Garon:** Définitivement?

**M. Cherry:** ...en décembre 1994.

**M. Garon:** Oui. Est-ce que vous avez l'intention de poursuivre après ça ou si c'est terminé vraiment, final?

**M. Cherry:** C'est à l'étude, au moment où on se parle. J'arrive, et on m'a déjà parlé, et je sais qu'on doit me revenir à ce sujet-là.

**M. Garon:** Vous avez eu des demandes qui vous ont été formulées pour la prolongation?

**M. Cherry:** J'ai eu des conversations informelles par téléphone. Je sais que j'ai des dates qui sont sur le point d'être confirmées à l'agenda et je sais que c'est des sujets qui feront partie de ces rencontres-là.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 1, vérifié. Engagement 2.

**M. Cherry:** L'amélioration d'un équipement complémentaire au réseau routier. Les travaux doivent être terminés en juin de cette année.

**M. Garon:** Vous parlez de quoi, là?

Une voix: Saint-Siméon.

**M. Garon:** Saint-Siméon? Correct. Stationnement de la gare fluviale.

**M. Cherry:** C'est ça.

**M. Garon:** Pour prendre le bateau. Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 2, vérifié. Engagement 3. M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** En parlant de gare fluviale, la mienne, à Baie-Comeau, quand est-ce que vous bâtissez ça? Les appels d'offres sont-ils lancés, M. le sous-ministre?

**M. Lalande (Georges):** Je ne peux pas vous le préciser.

**M. Maltais:** Il faut se dépêcher parce que, là, on fait une route et c'est nous autres qui subventionnons la ville pour faire la route maritime. Vous êtes au courant, c'est vous qui payez. On est rendu là, et la gare a été annoncée. Les crédits sont là, tout le kit, sauf qu'on l'a retardée volontairement l'année passée pour la simple et bonne raison que bâtir une gare et ne pas avoir de chemin, ça a l'air fou. Là, le chemin est fait et la gare serait prête à être bâtie. Alors, il faudrait peut-être qu'on surveille ça. L'année passée, c'est moi qui ai demandé de la retarder avec la ville parce qu'on n'avait pas de route. Faire une gare pas de route, ça ne marche pas. Là, la route est faite, cette année, ça fait que les crédits étaient là.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 2, vérifié?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 3.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4.

**M. Garon:** Engagement 4, quel est le pourcentage des frais de la Société Inter-Rives de l'île Verte qui sont payés par cette subvention? Et combien de passagers y a-t-il par année? Entre quelle date et quelle date?

**M. Cherry:** Et nommez-les. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** J'aurais peut-être pu dire: Nommez les non-résidents.

**M. Cherry:** On m'indique, M. le Président, que c'est un autofinancement à 57 %.

**M. Garon:** Pardon? C'est 57 % d'autofinancement?

**M. Cherry:** C'est ce qu'on m'indique.

**M. Garon:** Combien de passagers par année?

**M. Cherry:** On est en train de vous trouver cette information-là, également.  
(17 h 10)

**M. Garon:** Est-ce que le tarif est le même pour les résidents et les non-résidents?

**M. Cherry:** C'est des informations qu'il faudra vous faire parvenir et qu'on n'a pas en main, là.

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

**M. Cherry:** Je m'excuse, je pense qu'on vient de les trouver, en arrière.

**M. Garon:** ...du protocole d'entente également et du rapport annuel? Moi, le maritime m'intéresse beaucoup.

**M. Cherry:** Alors, les informations que j'ai, je vous les donne. En 1991, le navire a transporté 8700 passagers, dont 4900 visiteurs et 1800 véhicules. Malgré la légère baisse de taux de fréquentation, les revenus générés par l'exploitation du service furent de l'ordre de 50 600 \$. En utilisant la caisse synoptique transmise par la Société, les états financiers au 31 décembre 1991 n'étant pas disponibles, nous avons dressé des états financiers provisoires démontrant un excédent des dépenses sur les revenus de l'ordre de 34 300 \$. Ce déficit comporte des dépenses d'immobilisation de 38 500 \$, soit 11 000 \$ qui furent affectés à la construction d'un plan incliné et 27 500 \$ qui furent utilisés aux fins de réfection sur le navire, principalement effectuée aux tôles de la coque.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir le protocole d'entente?

**M. Cherry:** Oui, oui, bien sûr.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 4, vérifié sous réserve de l'obtention des documents. Engagement 5.

**M. Cherry:** Ce sont des travaux d'entretien régulier, M. le Président.

**M. Garon:** Est-ce que le quai vous appartient?

**M. Cherry:** Il appartient à la Société, qu'on m'indique.

**M. Garon:** À la Société?

**M. Cherry:** Des traversiers.

**M. Garon:** Ah, c'est une subvention que vous donnez à la Société des traversiers parce que le quai, les débarcadères et tout ce qu'il y a là vous appartient, la gare maritime, etc.

**M. Cherry:** Ça appartenait au ministère, qu'on m'indique. Maintenant, ça a été transféré à la Société des traversiers.

**M. Garon:** Et, elle, elle le donne à sous-contrat, elle fait un contrat par appels d'offres. C'est le ministère qui donne le contrat.

**M. Cherry:** Non. Voulez-vous demander à M. Hinse de compléter la réponse, s'il vous plaît, M. le Président?

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Hinse.

**M. Hinse (Liguori):** Pour cet engagement-là, le quai était la propriété du ministère et, depuis, il y a eu transfert de cette installation-là à la Société.

**M. Garon:** Depuis ce temps-là.

**M. Hinse (Liguori):** Depuis ce temps-là.

**M. Garon:** O.K., ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 5, vérifié. Engagement 6.

**M. Garon:** Le plan de transport de quoi?

**M. Cherry:** La région de Québec.

**M. Lalande (Georges):** La grande région de Québec.

**M. Garon:** «Fournir des prévisions démographiques pour le territoire de 53...» Est-ce que l'étude est faite?

**M. Cherry:** Elle est prévue pour mars 1994, ce mois-ci.

**M. Garon:** Est-ce que je pourrais avoir l'étude, une fois qu'elle va être faite?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Le plan de l'étude démographique. C'est bien, ça!

**M. Maltais:** ...agrandir ton bureau.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Maltais:** Tu vas être obligé de faire agrandir ton bureau; il n'y a pas de place pour tout mettre ça.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, mais je vais demander une subvention pour le système d'incendie.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Je vais te les envoyer imprimés sur du papier d'amiante. Ha, ha, ha!

**M. Maltais:** Demande un petit budget pour faire faire une étude comment placer tes caisses.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 6, vérifié?

**M. Garon:** Engagement 6, vérifié, mais sous réserve d'avoir l'étude.

**M. Cherry:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Sous réserve d'avoir l'étude.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Cherry:** C'est de l'entretien régulier, M. le Président.

**M. Garon:** C'est le gazon et le débroussaillage et...

**M. Cherry:** Dans le comté de Dubuc, oui.

**M. Garon:** Comment vous comprenez ça, cette affaire-là? C'est un contrat pour couper le «gazon, débroussaillage mécanique et manuel à l'aéroport de Saint-Honoré», dans le comté de Dubuc, et c'est une firme de Nelligan, de Sainte-Geneviève — de Sainte-Geneviève de l'île Bizard, je suppose — qui a soumissionné là-dessus.

**M. Cherry:** C'est une soumission publique. C'est un appel d'offres public.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Cherry:** Sujets de recherche, c'est l'offre en transport en commun, le système d'information à l'usager, l'amélioration du confort et de la sécurité, la gestion environnementale, la politique de rationalisation reliée au transport en commun. Le partage, c'est un tiers

du fédéral, un tiers de la province et un sixième des transporteurs.

**M. Garon:** L'étude n'est pas faite?

**M. Cherry:** Et le projet est prévu pour la fin d'avril 1994.

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

**M. Cherry:** Avril 1994.

**M. Garon:** Je peux en avoir une copie, une fois que ça va être...

**M. Cherry:** Vous en souhaitez une copie?

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 8, vérifié sous réserve...

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...de l'obtention de l'étude. Engagement 9.

**M. Garon:** Encore.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié.

**M. Garon:** On avait déjà une étude comme ça. Ça, c'est la phase II. Est-ce qu'il y a une phase III?

**M. Maltais:** On attend les conclusions de la deuxième. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Quand on pense qu'il y a des gars qui cherchent le mouvement perpétuel. Il y en a qui l'ont trouvé.

**M. Cherry:** Ils ne sont pas allés en préféabilité, là, ils ont fait ça, là.

**M. Garon:** Ça va venir.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** C'est fait conjointement par la Communauté urbaine de Montréal et le ministère des Transports?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** L'étude est confiée à qui?

**M. Cherry:** Dans un premier temps, pour le

partage, la CUM, 50 %, le fédéral, 8 % et le Québec 42 %, pour répondre à votre question sur le partage.

**M. Garon:** Oui. L'étude est-elle faite?

**M. Cherry:** La fin du projet est prévue pour ce mois-ci. Je m'excuse, pardon! Mars 1993. Donc, elle devrait normalement être terminée, ça fait un an.

**M. Garon:** Je peux en avoir une copie quand ça va être terminé?

**M. Cherry:** Bien sûr.

**M. Garon:** Je vous remercie.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 9, vérifié sous réserve.

**M. Garon:** Ah!

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 10.

**M. Cherry:** Avec le nombre de papiers que vous me demandez, il va peut-être falloir attendre après le dégel pour tout vous envoyer ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Est-ce que c'est parce que le camion va excéder, M. le ministre?

**M. Garon:** Non. Si vous l'envoyez assez vite, ça va pouvoir être pendant le gel. La capacité portante du sol est plus grande.

«Subvention pour la conception du nouvel autobus Novabus à plancher bas.»

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Je pensais qu'il était conçu.

**M. Cherry:** Non, on est en recherche. C'est un modèle qui a circulé dans les rues de Montréal, qui est venu circuler dans les rues de Québec. C'est une technologie... Là, j'y vais de mémoire. Il me semble que c'est une technologie hollandaise qui a été acquise par Novabus. Ils sont en train maintenant de vérifier pour s'assurer, si on allait dans le sens de cette technologie-là, de bien l'adapter aux besoins du Québec.

**M. Garon:** C'est un autobus électrique ou bien...

**M. Cherry:** Non.

**M. Garon:** À gaz?

**M. Cherry:** Diesel.

**M. Garon:** Vérifié.

**M. Cherry:** La fin du projet est prévue pour décembre 1994.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 11.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 12.

**M. Cherry:** Annulé.

**M. Garon:** On l'a vu, tantôt.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Garon:** On l'a fait, celui-là.

**M. Cherry:** C'est annulé.

**M. Garon:** C'est annulé, ça aussi. C'est revenu deux fois.

**M. Cherry:** L'engagement 12, oui, c'est annulé. C'est ça.

**M. Garon:** L'engagement 13 aussi.

**M. Cherry:** Non, non, non.

**M. Garon:** On en avait une, tantôt.

**M. Cherry:** Oui, mais, là, c'est ça, voir engagement antérieur. Vous avez... C'est un C.T. qui avait été oublié, qu'on m'indique, en 1992-1993.

**M. Garon:** Celui qu'on a vu tantôt, c'est en 1993-1994, je suppose.

Une voix: C'est ça.

**M. Garon:** Là, je ne comprends pas parce que, remarquez...

**M. Cherry:** Il faudrait aller voir l'engagement antérieur, l'autre, c'était pour quelle période.

**M. Garon:** Est-ce que c'est pendant la période où le président s'est présenté candidat libéral au fédéral et il a oublié de demander sa subvention?

(Consultation)

Le **Président (M. Charbonneau)**: Alors, est-ce que l'engagement 13 est vérifié?  
(17 h 20)

**M. Garon**: Vous dites que c'était pour aller de l'avant.

**M. Cherry**: Oui.

**M. Garon**: O.K., vérifié.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Engagement 14.

**M. Garon**: «L'organisation de la Conférence vélo mondiale.» Ça va avoir lieu quand? Elle a eu lieu quand?

**M. Cherry**: On m'indique que c'est un C.T. de 1992 qui avait été oublié.

**M. Garon**: O.K., vérifié.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Engagement 15.

**M. Garon**: Quand vous dites que le ministère avait oublié son C.T., vous voulez dire quoi au juste? Il avait oublié de le faire ou bien...

**M. Cherry**: L'engagement a été oublié pour cette période-là et, là, maintenant, on le ramène cette année.

**M. Garon**: Vérifié.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Engagement 15, vérifié. Engagement 16.

**M. Garon**: Vérifié.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Engagement 17.

**M. Cherry**: C'est de l'entretien régulier et de la conservation.

**M. Garon**: Vérifié.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Engagement 18.

**M. Garon**: Là, les 607 500 \$, ça en fait trois ou quatre qu'on voit dans les subventions. C'est quoi? Combien on donne par année pour les subventions pour réduire les tarifs aériens? On dit: 1992-1993, 63 000 \$; 1993-1994, 225 000\$; puis, les autres années, 318 000 \$. Total: 607 500 \$. Puis on en a vu tantôt qui étaient des montants plus élevés que ça. Combien on donne par année?

**M. Cherry**: On m'indique, M. le Président, que, précédemment, c'était une contribution de 25 % et que, l'an dernier, l'entente qui a été prise, c'est que c'était un montant fixe de 200 000 \$ par année.

**M. Garon**: C'est un montant fixe de 200 000 \$ par année?

**M. Cherry**: Avec la MRC des îles. C'est ce qu'on m'indique.

**M. Garon**: O.K. C'est la MRC qui subventionne les compagnies?

**M. Cherry**: C'est la MRC qui donne la réduction à l'utilisateur.

**M. Garon**: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente avec la MRC?

**M. Cherry**: Ça, c'est à venir. Ce que je vous ai indiqué, c'est pour le futur. Ce qu'on étudie aujourd'hui, c'est passé antérieurement. Je vous expliquais qu'à compter du futur on verra un montant fixe de 200 000 \$. Ce qu'on voit présentement, c'était la contribution de 25 %.

**M. Garon**: 25 %. Ça faisait combien par année?

**M. Cherry**: C'est les chiffres que vous avez là devant vous.

**M. Garon**: O.K. Ça faisait 607 500 \$ sur trois ans. Non. Je ne sais pas... Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

**M. Cherry**: Pour cette période-là?

**M. Garon**: Oui.

**M. Cherry**: Oui.

**M. Garon**: Merci. Ah! on a bâti la gare.

Le **Président (M. Charbonneau)**: C'est vérifié, M. le député de Lévis?

**M. Garon**: Oui.

Le **Président (M. Charbonneau)**: Sous réserve?

**M. Garon**: Pardon?

Le **Président (M. Charbonneau)**: Sous réserve de l'obtention d'une copie du protocole d'entente avec la MRC des îles.

**M. Garon**: Oui, c'est ça.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 19.

**M. Garon:** Bon. «Construction d'une aérogare, aménagement d'un stationnement d'une bande de piste et d'une aire de circulation pour les aéronefs à l'aéroport de l'île aux Grues, dans la municipalité de Saint-Antoine-de-L'Isle-aux-Grues, 224 589 \$.» On avait le système d'incendie, il fallait bien faire l'aéroport.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Là, on vient de comprendre qu'à cette heure qu'on peut éteindre le feu on peut bâtir quelque chose au cas où ça allume. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** C'est quoi, cette affaire-là? C'est quatre passagers par jour. Il y a des gens qui vont à la chasse l'automne.

**M. Cherry:** C'est un aéroport, c'est une île dans le milieu du Saint-Laurent. Il y a des Québécois et des Québécoises qui habitent là, et l'engagement de la collectivité québécoise envers ces gens-là, c'est de les traiter avec ce qu'il faut comme services.

**M. Garon:** Non, mais je voudrais savoir: Des passagers, il y en a combien en temps régulier, puis combien dans le temps de la chasse?

**M. Cherry:** O.K., on va vérifier.

**M. Garon:** Est-ce que, dans le fond, on subventionne les chasseurs ou bien si on subventionne les passagers, les résidents qui ont besoin d'un service?

**M. Cherry:** Je comprends votre question.

**M. Garon:** Parce qu'il y a des gens qui vont à la chasse, qui ne sont pas des gens qui sont sur le bien-être social.

**M. Cherry:** Est-ce que, en période de chasse, les bateaux ne sont pas en opération et les gens utilisent le bateau?

**M. Garon:** Je ne suis pas sûr.

**M. Cherry:** Parce que le service aérien, c'est pour la période hivernale; je ne sais pas si la chasse est bien forte, là.

**M. Garon:** Non. Le service aérien marche en dehors de la période hivernale.

**M. Cherry:** Mais pas celui qu'on subventionne. Celui qu'on subventionne, c'est quand les bateaux cessent d'opérer et, à ce moment-là, je pense que c'est de décembre à avril. Il me semble que la chasse est finie, à cette période-là.

**Le Président (M. Charbonneau):** La chasse, c'est à la fin de septembre.

**M. Maltais:** Non, non.

**Le Président (M. Charbonneau):** Non?

**Une voix:** Non, non.

**Le Président (M. Charbonneau):** Pardon?

**M. Garon:** Non, non.

**M. Maltais:** Les oies, c'est le 5 décembre que ça arrête.

**Le Président (M. Charbonneau):** Que ça arrête.

**M. Maltais:** Que ça arrête, les oies.

**Le Président (M. Charbonneau):** De fin septembre au 5 décembre?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Maltais:** Quand tu commences...

**M. Cherry:** Et le service subventionné dont on parle, M. le Président, couvre la période de décembre à avril. Alors, le député de Lévis dit: Je voudrais savoir si on subventionne les chasseurs. La période où les chasseurs s'en serviraient, c'est les traversiers, le service qui est là.

**Le Président (M. Charbonneau):** De septembre à décembre.

**M. Cherry:** C'est ça.

**M. Maltais:** Non, même pas.

**M. Cherry:** Même pas, non?

**M. Maltais:** Les pourvoyeurs, ils ont tous des petits bateaux. Ils ont tous leurs petits bateaux.

**M. Cherry:** Ah oui?

**M. Garon:** Pour aller à la chasse, mais pas pour amener le monde. Habituellement, quand vous allez à la chasse à l'île aux Grues, vous prenez le bateau ou vous prenez l'avion.

**M. Maltais:** Non, non. On prend le bateau au quai de Montmagny, les petits bateaux du pourvoyeur.

**M. Garon:** Ah! Là, vous parlez des bateaux où vous restez coucher à bord.

**M. Maltais:** Oui, oui. Mais non. De temps en temps...

**M. Garon:** Ça, c'est la chasse...

**M. Maltais:** ...on va coucher à l'île aux Grues.

**M. Garon:** Si vous allez dans les caches le matin de bonne heure, vous couchez à l'hôtel...

**M. Maltais:** C'est mauvais pour la santé, ça.

**M. Garon:** ...puis, souvent, vous prenez le bateau.

**M. Maltais:** Les caches, ce n'est pas bon.

**M. Garon:** Bien, il faut avoir de bonnes jambes parce que, quand tu marches...

**M. Maltais:** C'est ennuyant...

**M. Garon:** .. un mille dans la vase...

**M. Maltais:** ...passer une journée dans une cache.

**M. Garon:** Hein?

**M. Cherry:** Oui, vous avez raison.

**M. Maltais:** Surtout si la femme n'est pas belle, il trouve la journée longue, la marée longue en ciel!

**Mme Bélanger:** De toute façon, ça n'a rien à voir avec les engagements financiers.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Il faut que tu attaches tes bottes; il ne faut pas que tu arrêtes de marcher parce que la succion...

**M. Cherry:** Oui, parce que...

**M. Garon:** ...fait en sorte que tu sors des bottes.

**M. Maltais:** On y va en bacagnole.

**M. Cherry:** Des bottes pleines de vase.

**M. Garon:** J'en sais quelque chose! La chasse à pied...

**M. Cherry:** L'entretien des aéroports l'hiver...

**M. Garon:** ...ça prend quelqu'un qui est en forme. Là, c'est le cheval qui marche dans la vase jusqu'au poitrail.

**M. Maltais:** Oui, et le cheval n'est pas gros.

**M. Garon:** Non.

**M. Cherry:** Mais lui, il n'embarque pas dans l'avion.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Mais, là, est-ce qu'on pourrait avoir un peu de détails sur cette aire de circulation? Ça fait un bon kit, là. J'aimerais savoir, moi... On dit: 540 passagers. Combien par mois? Combien, par exemple, à chacun des mois? L'été, en dehors de l'hiver, est-ce que c'est subventionné, cette traverse de passagers? Le service aérien, il va de quelle période à quelle période? La gare, elle, elle marche en d'autres périodes que celle où le service aérien est subventionné. Comment ça marche, cette affaire-là?

**M. Cherry:** C'est de décembre à avril, M. le Président.

**M. Garon:** Décembre à avril.

**M. Cherry:** De décembre à avril pour le service aérien.

**M. Garon:** Est-ce que le tarif est le même quand le gouvernement ne subventionne pas?

**M. Cherry:** Je ne pourrais pas vous dire ça, mais c'est des informations qu'on va vous trouver...

**M. Garon:** Oui.

**M. Cherry:** ...et on mettra ça sur la pile.

**Des voix:** Ha, ha, ha! Un fardier de 53 pieds, il se débrouillera avec ça.

**M. Garon:** Ça va. Alors, vous allez nous envoyer les renseignements concernant ce contrat-là. L'étude de faisabilité, l'avez-vous?

**M. Cherry:** La pré ou la faisabilité?

**M. Garon:** Les deux.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 19 est vérifié sous réserve de l'obtention des informations.

**M. Garon:** Des études.

**Le Président (M. Charbonneau):** Des études...

**M. Garon:** Toutes les études qui entourent le projet.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...de faisabilité, de pré faisabilité.

**M. Cherry:** C'est ça, du «truck» de pompier, du cheval et des bottes dans la bouette!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Et le foin dans la cache!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 20.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Ceci termine nos engagements d'octobre 1993. Nous passons maintenant à novembre. Ça va, M. le ministre? Engagement 1.

### Novembre

**M. Cherry:** Oui. C'est un supplément, M. le Président, qui est dû à la présentation d'une nouvelle demande au ministère de l'Environnement.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Cherry:** C'est un projet d'entretien et le seul fournisseur habilité à entretenir ce produit qu'il a lui-même développé.

**M. Garon:** Vérifié.  
(17 h 30)

**Le Président (M. Charbonneau):** Les engagements de novembre 1993 sont terminés. Décembre 1993. Engagement 1.

### Décembre

**M. Garon:** Ah! ah! ah!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** C'est la problématique...

**M. Garon:** Allez-vous appeler l'aéroport Normand 2?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Il ne calera pas dans un pied d'eau!

**M. Garon:** «Aide transitoire pour une période de cinq ans permettant d'assurer les services contre les incendies et de sécurité à l'aéroport de Montmagny.» Il est donc bien dangereux, cet aéroport-là!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** En tout cas, s'il y a un feu là, ce n'est pas de notre faute.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Cherry:** En tout cas, s'il y a un feu là, ce n'est pas de notre faute! Ha, ha, ha!

**M. Garon:** 540 passagers, quatre par jour. Pas quatre feux, quatre passagers.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Hein?

**Une voix:** Quatre feux par jour?

**M. Garon:** Par qui? Le pont de glace.

**M. Cherry:** Ce n'est pas payant...

**Une voix:** Une demi-heure de bateau.

**M. Garon:** Oui, mais il y a de la vague là. Non, non, ce n'est pas de la longue vague, c'est de la vague à pic. Il n'y a pas épais d'eau, mais c'est dangereux en démon! Moi, je n'ai jamais eu peur de même de ma vie.

**Une voix:** Il y a de la vague.

**M. Garon:** Il y a de la vague à pic. À un moment donné, ton bateau est en plein milieu, puis le moteur tourne dans le vide.

**Une voix:** Il y a de la vague, mais il n'y a pas épais d'eau.

**M. Garon:** Non, il n'y a pas d'épais d'eau.

**Une voix:** Il y a de la vase.

**M. Garon:** Le problème, c'est l'envasement. Mais qu'est-ce qu'on fait avec ça, là?

**Une voix:** Il ne marche plus, là.

**M. Cherry:** Évidemment, on a compris que, au

degré où la municipalité va nous remettre ça, c'est un engagement qui va être retiré.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Cherry:** Comme je vous l'expliquais tantôt, c'était suite au transfert du ministère des Transports à la municipalité et, suite à un changement d'administration municipale, la municipalité, actuellement, ne souhaitant plus continuer à faire ça, ce serait un engagement qui serait annulé dans les circonstances. Mais, comme ça apparaissait aux crédits pour cette période-là, ça doit figurer ici.

**M. Garon:** Oui, mais il y avait quelque chose d'incroyable, là. En 1993-1994, un an, 300 000 douilles, 300 000 \$, pour un aéroport où on dit qu'il y a 540 passagers pendant l'hiver.

**M. Cherry:** Mais il y avait quand même des travaux importants.

**M. Garon:** Oui, mais ça, c'est «d'assurer les services contre les incendies et de sécurité à l'aéroport de Montmagny».

**M. Cherry:** Ah, c'est mal écrit, qu'on m'indique.

**M. Garon:** Hein?

**M. Cherry:** C'est mal écrit.

**M. Garon:** Mais c'est quoi au juste, comme ça?

**M. Cherry:** C'est pour aider au transfert des responsabilités du ministère à la municipalité.

**M. Garon:** Est-ce que c'est annulé?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Alors, l'engagement est annulé.

**M. Cherry:** Ça ne peut pas être annulé parce que c'est encore en négos avec la municipalité. Pour la période des crédits à laquelle ça apparaît, le ministère était en négociations avec la municipalité, à ce moment-là. Depuis ce temps-là, il y a eu des élections, changement d'administration municipale et l'administration municipale présente a indiqué qu'elle ne souhaitait pas poursuivre ça. Donc, là, il continue d'y avoir des pourparlers avec la municipalité où elle reviendrait sur sa décision et, à ce moment-là, il faudra finaliser ça avec le ministère.

**M. Garon:** Oui. La municipalité trouvait qu'elle n'avait plus les moyens. Alors, l'entente est-elle faite ou

si elle n'est pas faite? Est-ce que c'est payé, ça, ou bien si ce n'est pas payé?

**M. Cherry:** Ce n'est pas payé.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un protocole ou s'il n'y en a pas eu encore?

**M. Cherry:** Il n'est pas signé.

**M. Garon:** Bon. Alors, face à ça, qu'est-ce qu'on dit? Nous autres, on vous pose des questions sur quoi, là? On ne sait plus ce qui va... Vous êtes autorisés à dépenser ça. Vous ne l'avez pas encore dépensé parce que le client ne veut pas. C'est parce qu'il trouve que vous ne voulez pas payer assez ou bien parce qu'il pense que vous payez trop?

**M. Cherry:** Non, c'est comme je vous l'explique. Selon les informations qui m'ont été données, c'est suite à un changement d'administration de la municipalité qui a décidé de ne pas donner suite à ça.

**M. Garon:** On va le laisser en suspens, celui-là.

**M. Cherry:** Est-ce que ça a fait l'objet d'une campagne électorale ou pas? Je ne pourrais pas vous le dire.

**M. Garon:** On va le laisser en suspens pour y revenir plus tard, pour voir s'il va se réaliser.

**M. Cherry:** On le met en suspens.

**M. Garon:** Parce que, lui, on n'a pas de réponse encore.

**M. Cherry:** Tant qu'il n'y a pas de fonds, on est correct.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 1 de décembre 1993 est suspendu?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 2.

**M. Garon:** Ah, le mouvement est commencé! «Contribution accordée pour la création et le maintien de la chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations en béton, au Département de génie civil de l'Université Laval, 200 000 \$.» Vous payez à 100 % là, pour la chaire? C'est le béton projeté ou si c'est la... C'est le maintien qui est projeté ou si c'est le béton qui est projeté? «Contribution accordée pour la création et le maintien de la chaire industrielle sur le béton projeté.» Qu'est-ce qui est projeté, là-dedans?

**M. Lalande (Georges):** C'est la chaire.

**M. Garon:** C'est le projet? Parce qu'on pensait que ça pouvait être du béton projeté.

**M. Cherry:** Pour répondre, le ministère fournira 40 000 \$ pendant cinq ans et les autres partenaires fourniront 245 000 \$ par année durant cinq ans.

**M. Garon:** Quels sont les autres partenaires? Les cimenteries?

**M. Cherry:** Possiblement. Le fédéral, possiblement.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, engagement 2, vérifié sous réserve de l'obtention de la copie du protocole d'entente. Engagement 3.

**M. Cherry:** Oui. Dans le discours que j'ai fait ce matin, M. le Président, vous retrouverez que j'ai amplement commenté cet aspect-là. C'est pour valider certains éléments de négociation entre le ministère, le CN et le CP sur la restauration des voitures de Go. Le ministère a procédé à des appels d'offres pour des travaux de restauration et a apporté des précisions sur le coût d'exploitation des lignes des trains. Là, on va en appels d'offres pour l'entreposage. Sur le C.T. qui a été obtenu, il n'y a...

**M. Garon:** Les trains vont rouler quand?

**M. Cherry:** ...que 25 000 \$ de dépensés, au moment où on se parle.

**M. Garon:** Combien? 25 000 \$...

**M. Cherry:** 25 000 \$.

**M. Garon:** ...sur les 400 000 \$?

**M. Cherry:** Sur les 400 000 \$, oui.

**M. Garon:** Mais les trains, dans votre échéancier, vont rouler quand?

**M. Cherry:** Bien, vous vous souviendrez que la décision du Conseil des ministres de décembre dernier pour l'achat de ça était conditionnelle à l'entente du défrayement des coûts et, tant que, ça, ça ne sera pas fait, la décision, c'est de ne pas aller de l'avant. Mais on s'est porté acquéreurs et là on est en appels d'offres pour l'entreposage des Go Transit.

**M. Garon:** Vous n'avez pas encore reçu les trains, les wagons.

**M. Cherry:** Non, pas encore. On pourrait peut-être en faire aménager un pour vous et pour vos documents.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Cherry:** On pourrait peut-être en faire aménager un pour vous et pour vos documents.

**M. Garon:** Il servirait à quelque chose!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, nous suspendons nos travaux pour deux minutes.

**M. Cherry:** Ça va.

(Suspension de la séance à 17 h 38)

(Reprise à 17 h 41)

**Le Président (M. Charbonneau):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. M. le ministre, M. le député de Lévis, nous en sommes à l'engagement 3.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Nous en sommes à l'engagement 3.

**M. Garon:** Alors, comme c'est un engagement de 1993-1994, 400 000 \$, qu'il y a un mois avant la fin de mars 1994 et que vous avez seulement 25 000 \$ de dépensés, quelle est la partie que vous pensez avoir dépensée d'ici la fin de l'année 1994, c'est-à-dire le 31 mars 1994, sur les 400 000 \$?

**M. Cherry:** M. le Président, pour répondre à ça, ça dépend du rythme des négociations avec les partenaires impliqués.

**M. Garon:** Mais supposons que l'argent ne soit pas dépensé à la fin de l'année, vous avez de l'argent autorisé pour 1993-1994, allez-vous venir avec un autre engagement financier pour l'année prochaine ou bien quoi? Parce que, là, votre engagement financier, c'est de dépenser 400 000 \$ en 1993-1994. Les autres années, c'est marqué zéro. Là, votre autorisation, c'est de dépenser ça en 1993-1994.

Une voix: On ne dépensera pas ça. L'année se termine.

**M. Cherry:** C'est ce qu'il dit, là. C'est ça. Il y a 25 000 \$ de dépensés. Sa première question, c'était: Combien prévoyez-vous dépenser sur les 375 000 \$ qui restent?

**M. Garon:** Si vous me dites: L'engagement financier, là, on va avoir dépensé peut-être 50 000 \$ dedans parce que ça n'avance pas plus vite parce qu'on a des partenaires et, maintenant, il va falloir revenir avec un autre engagement, c'est une affaire. Ou bien vous dites que vous continuez dans l'avenir sur le même engagement?

**M. Cherry:** On va continuer sur le même engagement.

**M. Garon:** Bon. On va le laisser en suspens. Ça va être bien plus simple parce que, je vous comprends, vous n'avez pas les réponses encore, puis...

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 3 de décembre 1993 est laissé en suspens. Engagement 4.

**M. Garon:** Engagement 4: «Évaluation des impacts de l'industrie du transport aérien sur le développement du tourisme international en provenance des grands marchés d'Europe, d'Asie et des États-Unis.»

**M. Cherry:** La fin des travaux, M. le Président, de cette étude est prévue pour septembre 1994.

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

**M. Cherry:** Oui.

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

**M. Cherry:** Elle doit se terminer en septembre 1994.

**M. Garon:** Est-ce que je peux avoir une copie du devis?

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Mais pourquoi on paie pour ça? C'est l'aéroport de Mirabel, ça, au fond.

**M. Cherry:** Quand il est question de l'évaluation des impacts de l'industrie du transport aérien sur le développement du tourisme international en provenance...

**M. Garon:** Non, non. À l'engagement 5.

**M. Cherry:** Pardon?

**M. Garon:** À l'engagement 5.

**M. Cherry:** Je m'excuse. Je m'excuse.

**M. Garon:** À l'engagement 4, je n'ai pas posé de question là.

**M. Cherry:** O.K. «Évaluation des perspectives de développement du fret aérien international à Montréal...» C'est sur ça que vous questionnez?

**M. Garon:** Oui, parce que c'est du fédéral.

**M. Cherry:** Donc, il faut examiner l'organisation actuelle du fret aérien à Montréal et au Québec. C'est quoi, les tendances du marché? C'est quoi, ses forces et ses faiblesses? Le marché, où il serait avantageux de le faire transiter par Montréal ou de proposer des stratégies de promotion. La fin des travaux de ça, c'est pour juin de cette année, 1994.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a d'autres partenaires ou si vous payez à 100 %?

**M. Cherry:** On paie à 100 %.

**M. Garon:** L'aéroport de Mirabel, ils ont des gros profits; on voit au-dessus de 30 000 000 \$ pour les aéroports de Montréal. Pourquoi le ministère fait des études là-dessus alors que c'est un aéroport fédéral? Je ne comprends pas, là.

**M. Cherry:** Je pense que c'est important qu'on s'implique et qu'on voie c'est quoi, le potentiel à développer. Je pense qu'on a la responsabilité de nous assurer que ça fonctionne mieux, de leur indiquer des pistes. Il me semble qu'il est important, comme gouvernement du Québec, au ministère des Transports, qu'on leur indique...

**M. Garon:** O.K. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, est-ce que l'engagement 4 est vérifié?

**M. Garon:** L'engagement 4? Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 4 est vérifié. Engagement 5.

**M. Garon:** J'avais demandé une copie du devis.

**M. Cherry:** J'ai dit oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 4, vérifié sous réserve de l'obtention d'une copie du devis. Engagement 5.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Vérifié. Engagement 6?

**M. Garon:** Même chose, avec copie du devis.

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Engagement 6, même chose. Parce que l'étude ne doit pas être faite encore, elle non plus. Bien, je ne sais pas. Ils ont dit qu'ils payaient en 1993-1994. L'étude doit être faite.

**M. Cherry:** C'est un projet complémentaire à d'autres recherches sur le béton, le type de projet qui pourrait être pris en charge par la future chaire sur le béton.

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

**M. Cherry:** Je ne saurais vous indiquer si elle l'est.

**M. Garon:** Ça marche.

**Le Président (M. Charbonneau):** Est-ce que l'engagement 6 est vérifié?

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ceci termine les engagements pour décembre 1993. Je rappelle à cette commission que les engagements 1 et 3 de décembre 1993 ont été laissés en suspens.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** Maintenant, nous passons à la voirie du Grand Montréal...

#### Transports, secteur voirie (Grand Montréal)

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...où nous avons évidemment des engagements. Alors, nous sommes aux engagements du mois d'août qui sont dans septembre 1993.

#### Septembre

**M. Garon:** En juillet, est-ce qu'il y en avait? Ça commence par juillet, là.

**Le Président (M. Charbonneau):** Non. Moi, j'ai septembre, ici, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ici, j'ai l'engagement 4...

**M. Garon:** Attendez un peu.

**Le Président (M. Charbonneau):** Oui.

**M. Garon:** Je vais me retrouver, là. J'ai toutes sortes de papiers. J'ai un paquet de papiers.

**Le Président (M. Charbonneau):** Mme la secrétaire va vous aider, M. le député.

**M. Garon:** Oui, O.K.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, nous en sommes à l'engagement 4 du mois d'août...

**M. Garon:** Engagement 4, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** ...dans septembre. M. le ministre, est-ce que ça va?

**M. Cherry:** Oui. L'engagement 4, vérifié, oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 4, vérifié. Engagement 5.

**M. Garon:** Mais, quand vous dites Grand Montréal, Roxton Falls, c'est dans Johnson. C'est dans le Grand Montréal? Je ne comprends pas, là. Enrobé bitumineux à Roxton Falls, dans le comté de Johnson.

**M. Cherry:** Est-ce que Roxton Falls, c'est dans le Grand Montréal?

**M. Tourigny (Yvon):** MRC d'Acton?

**M. Garon:** Oui.

**M. Tourigny (Yvon):** La MRC d'Acton fait partie du Grand Montréal.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Lévis, si vous me permettez, il y a une certaine précision à apporter. J'ai la liste des engagements de voirie relatifs à la Direction générale de Montréal. Alors, c'est cette précision que M. Tourigny veut apporter.

**M. Tourigny (Yvon):** Alors, quand on parle du Grand Montréal, on parle de la Direction générale de Montréal — le ministre a expliqué, dans sa présentation ce matin, les quatre directions — et la MRC d'Acton en fait partie.

**M. Garon:** C'est-à-dire qu'on est en train de déplacer le ministère à Montréal tranquillement. Johnson, c'est rendu dans Montréal, là. Écoutez, contons-nous pas d'histoires.

Une voix: C'est la direction territoriale.  
(17 h 50)

**M. Garon:** Je comprends ça, mais, écoutez, Roxton Falls... Vous avez combien de directions territoriales? Vous en avez quatre? Vous en avez combien, de directions territoriales?

**M. Lalande (Georges):** Seize.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Lalande (Georges):** Seize.

**M. Garon:** Seize. Puis celle de Montréal va jusqu'à Roxton Falls.

**M. Lalande (Georges):** Non. Le territoire du Québec est divisé en quatre directions générales de territoires.

**M. Garon:** Oui.

**M. Lalande (Georges):** Vous avez l'Est du Québec, l'Ouest du Québec, vous avez Québec proprement dit, puis le Grand Montréal proprement dit. Et, sous ces quatre sous-ministres qui sont responsables des territoires, vous avez 16 directions territoriales. Dans la Direction générale de Montréal, où il y a un sous-ministre à Varennes, qui est M. Tourigny, il y a quatre directions territoriales. Donc, essentiellement, vous avez le centre de Montréal, vous avez Laval qui est au nord, vous avez le sud dans la Montérégie et l'autre, le sud-ouest, puis l'autre le sud-est. Alors, vous avez donc quatre directions de territoires ou régions particulières qui sont dans l'agglomération du Grand Montréal.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Tourigny, on vous écoute.

M. Tourigny (Yvon): Ce qui peut expliquer un peu le questionnement que vous avez au niveau de la MRC d'Acton, on se rappelle que cette MRC voulait être rattachée plutôt à Saint-Hyacinthe. C'est un débat dans le secteur qui a été assez important. Compte tenu de son secteur agricole et compte tenu de l'importance de Saint-Hyacinthe dans ce domaine-là, c'est comme ça qu'à l'époque le rattachement s'est fait à Saint-Hyacinthe. Saint-Hyacinthe fait partie de la Montérégie et Saint-Hyacinthe fait partie, dans la Direction générale de Montréal, de la DT du nord de la Montérégie.

**M. Garon:** Pardon?

Une voix: Souvenez-vous du débat.

**M. Garon:** Dans les autres ministères, ça ne marche pas comme ça. Les directions administratives ne dépendent pas... Ça veut dire, au fond, que ça ne veut plus rien dire que le ministère est dirigé à partir de Québec. Il n'y a plus rien qui est dirigé à partir de Québec, au fond. Si c'est rendu que Roxton Falls

dépend de Montréal, ça veut dire que vous êtes rendu même plus grand que le rapport Pichette. Un peu plus... Pourquoi vous n'allez pas jusqu'à la banlieue de Sainte-Foy, jusqu'à la limite de Sainte-Foy, tant qu'à y être?

**M. Cherry:** On n'y a pas pensé.

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je suis persuadé que vos fonctionnaires y ont pensé. Vous, vous n'avez pas grand-chose à faire là-dedans.

M. Tourigny (Yvon): Je peux tenter de vous dire là-dessus que ça fait partie de la Montérégie, puis, dans tous les ministères, les directions régionales sont selon les régions administratives. Donc, dans tous les ministères, il y a une région administrative de la Montérégie et, normalement, Roxton Falls devrait faire partie de la direction régionale de la Montérégie.

**M. Garon:** Mais savez-vous où c'est, Roxton Falls?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est juste entre Granby et Saint-Hyacinthe.

**M. Garon:** Savez-vous à quel millage c'est de Montréal? On est loin d'un territoire urbain, là; on est dans un territoire totalement rural. Vérifié. Oui, oui, on va le refaire, le débat. Comprenez-vous, le débat commence.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 4, vérifié. Engagement 5.

**M. Garon:** L'engagement 5, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 6.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 7.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 32.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 42.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 43.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 44.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 52.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 81.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 113.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 114.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 116.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 117.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 125.

**M. Garon:** Le sous-ministre siège combien de jours par semaine à Québec et à Montréal?

**M. Lalande (Georges):** Le sous-ministre est combien de temps? Je n'ai jamais calculé ça, mais, habituellement, à Québec, disons qu'on peut dire...

**M. Garon:** Êtes-vous assigné à Québec ou à Montréal?

**M. Lalande (Georges):** À Québec. C'est assez exceptionnel que je sois à Montréal. C'est une journée par 15 jours, je dirais, en général sur l'année.

**M. Garon:** Parce que, même dans le plan de transport de la région de Montréal, Saint-Hyacinthe n'était pas comprise. On est rendu... Même dans le rapport Pichette, ce n'est pas compris. Et, dans le rapport Johnson du Grand Montréal, même ça, ce n'est pas

compris dans le Grand Montréal. Mais, là, on est en train de déplacer le ministère vers Montréal. Contons-nous pas d'histoires, la capitale, ça ne veut plus rien dire. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 125, vérifié. Engagement 128.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 129.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 139.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 142.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 152.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 167.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 172.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 173.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 192.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 193.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 194.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 209.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 210.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 226.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 227.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 234.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 235.

**M. Garon:** Pour le Grand Montréal. Dans le 10e rang ouest, dans la municipalité de Saint-Nazaire-d'Acton. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 252.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 253.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 263.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 273.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 287.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 288.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 293.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Et l'engagement 297.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ceci termine les engagements de septembre 1993. Octobre 1993. Engagement 8.

#### Octobre

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 17.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 24.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 31.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 44.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 45.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 52.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 53.

**M. Garon:** Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 54.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 69.

M. Garon: Vérifié.  
(18 heures)

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 71.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 109.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 110.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 111.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 112.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 121.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 122.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 132.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 134.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 138.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 140.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 141.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 142.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 143.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 170.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 179.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 181.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 182.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 185.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 195.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 202.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Alors, c'est une portion des engagements d'octobre. Maintenant, nous continuons octobre dans octobre. Engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 16.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 40.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 41.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 48.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 49.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 50.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 83.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 97.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 107.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 113.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 119.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 124.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 140.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 142.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 143.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Engagement 154.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Charbonneau): Ceci termine les engagements d'octobre 1993. Maintenant, nous sommes en novembre 1993. Engagement 13.

Novembre

M. Garon: Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 13 est vérifié. Engagement 20.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 24.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 25.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 26.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 27.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 29.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 30.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 34.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 42.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 44.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 52.

**M. Garon:** Vérifié. Attendez un peu. Comment ça se fait qu'on fait opérer les feux de circulation par les Mohawks?

**M. Maltais:** C'était un plan de détournement dans le temps qu'ils faisaient de la contrebande.

**M. Garon:** «Accès au pont Mercier, intersection 132-138 et 207, dans les limites du territoire de Kahnawake [...] permettant son renouvellement pour deux périodes annuelles, 36 000 \$.» Ils font quoi, au juste, là: opèrent le feu de circulation?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est une entente qui porte depuis les années quatre-vingt et qui permet aux habitants de la réserve d'opérer le feu qui fait la jonction entre la fin de la voie réservée aux autobus, qui part du rond-point entre Châteauguay et le pont Mercier et qui arrête au niveau de la 207. Ce feu-là permet de laisser passer les gens de la 207 versus les autobus qui quittent la voie réservée pour prendre la route 138.

**M. Garon:** Mais c'est opéré comment, là? Ce n'est pas opéré à la main, ça.

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**M. Garon:** Hein?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**M. Garon:** Qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. Tourigny (Yvon):** À la main, en fonction du temps, en fonction de l'arrivée des autobus.

**Une voix:** Ça doit être des anciens feux.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Depuis quand les feux sont à la main de même?

**M. Tourigny (Yvon):** Depuis 1985.

**M. Garon:** Pourquoi on n'opère pas ça de façon mécanique comme ailleurs?

**M. Tourigny (Yvon):** Ça pourrait être fait selon l'opération mécanique comme ailleurs, mais ce serait un système assez compliqué parce qu'il est dépendant des files que l'on a sur la 207.

**M. Garon:** Des quoi?

**M. Tourigny (Yvon):** Des files. Parfois, il y a une longueur en attente qui est plus importante que d'autres. Donc, ça permet...

**M. Garon:** Ah, c'est pour l'accès au pont Mercier?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**M. Garon:** L'accès au pont Mercier pour aller à Montréal?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**M. Garon:** Selon qu'il y a une travée, deux travées, là, les x, les feux rouges ou verts, c'est ça que vous voulez dire?

**M. Tourigny (Yvon):** Non. Il faut faire attention parce qu'il y a des feux qui séparent la 132 et la 138. Ceux-là, c'est des feux qui sont sur la 138 même.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y a bien des endroits où on confie l'opération des feux de circulation localement?

**M. Tourigny (Yvon):** Non.

**M. Garon:** Hein?

**M. Tourigny (Yvon):** Non.

**M. Garon:** Pourquoi vous faites ça? Est-ce que c'est le seul endroit, à toutes fins pratiques?

**M. Tourigny (Yvon):** Comme je vous le disais, depuis le début des années quatre-vingt, les...

**M. Garon:** Tantôt, vous avez dit 1985. C'est en quelle année, exactement?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui, mais on a commencé à négocier en 1982-1983, possiblement, pour installer la voie réservée. Lorsqu'on a installé la voie réservée, on a eu des ententes avec les Indiens afin de faire profiter les gens de la réserve. C'est comme ça qu'il y a eu un protocole d'entente qui a porté sur deux éléments: un élément, le contrôle des feux de circulation et, l'autre élément, la surveillance policière de la voie réservée. Depuis ce temps-là, on prolonge les négociations qui avaient eu lieu à cette époque-là pour les deux items.

**M. Garon:** Vous prolongez, qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est-à-dire que l'on...

Une voix: On reconduit.

**M. Garon:** Vous négociez encore?

**M. Tourigny (Yvon):** ...reconduit.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des problèmes ou s'il n'y en a pas?

**M. Tourigny (Yvon):** Des problèmes au niveau...

**M. Garon:** De l'opération des feux?

**M. Tourigny (Yvon):** Ça arrive qu'il y ait des problèmes.

**M. Garon:** De quel genre? Est-ce qu'ils les opèrent quand ils veulent ou selon le protocole d'entente?

**M. Tourigny (Yvon):** Selon le protocole d'entente, mais la perception des usagers faisait en sorte que, dépendant si on est pris dans la file de gauche ou dans la file de droite, on s'imagine que le voisin est mieux placé que nous. Donc, ça arrive que l'on a des plaintes sur le positionnement. Donc, on essaie continuellement de s'assurer du respect d'un équilibre.

**M. Maltais:** Si je me rappelle bien...

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** ...c'est l'ancien ministre des Transports, le vôtre, qui avait fait ça pour Lazure; Lazure avait bien de la misère à sortir de La Prairie.

**M. Garon:** Non. C'est parce qu'on a des systèmes pour opérer les lumières. On sort du pont de Québec et c'est opéré de façon mécanique, électroniquement. Pourquoi ça prend un système manuel?

**M. Tourigny (Yvon):** Ça prendrait... Un système électronique, ça serait possible. Mais, vous savez, quand on a des files d'attente qui sont de longueur à peu près similaire d'une journée à l'autre, quand on a des files d'attente qui sont équilibrées entre deux voies, à ce moment-là, on peut ajuster les feux de circulation en fonction du temps. Mais, là, les files d'attente ne sont pas toujours égales.

**M. Garon:** Non, mais, aujourd'hui, il y a des oeils magiques qui règlent ça.

**M. Tourigny (Yvon):** Il y a de la technique.

**M. Garon:** Hein?

**M. Tourigny (Yvon):** Il y a de la technique.  
(18 h 10)

**M. Garon:** Mais, là, c'est quoi, le but? Ailleurs, ce n'est pas opéré de même, vous me le dites. Il y a des files d'attente partout au Québec. La gestion se fait de façon électronique, par des oeils magiques. C'est une façon encore, comme tantôt, pour les annonces du ministère dans les journaux, de subventionner ou bien c'est... C'est quoi, le but?

**M. Tourigny (Yvon):** Je pense que, lorsqu'on a signé la première entente, la meilleure façon que l'on avait de faire fonctionner les feux était à la main. On a

poursuivi de même. Vous posez la question, probablement: Est-ce que ce serait plus rentable, une autre façon, un autre système avec des oeils électroniques en hiver, en été...

**M. Garon:** Oui.

**M. Tourigny (Yvon):** ...selon les longueurs?

**Une voix:** Ça fonctionnerait mieux, peut-être?

**M. Garon:** Comme ailleurs. Dans le fond, c'est la seule place où c'est comme ça. Est-ce qu'on va mettre les autres à la main au Québec ou bien si on va mettre celui à la main...

**M. Tourigny (Yvon):** Ailleurs, ce n'est pas pareil. Je vais vous dire, je ne connais pas de feux de circulation qui sont en fonction de la longueur des files. On les ajuste soit au niveau du temps, soit au niveau de la présence d'une voiture. Donc, la plupart du temps, quand on a des virages à gauche, par exemple, lorsqu'on a un système plus contemporain, le feu va changer s'il y a une voiture. S'il n'y a pas de voiture, il ne change pas. Mais, dans ce cas-là...

**M. Garon:** Mais, là, avez-vous quelqu'un 24 heures par jour pour 11 000 \$ par année? Comment ça marche? Je ne comprends pas trop.

**M. Tourigny (Yvon):** Uniquement à l'heure de pointe du matin.

**M. Garon:** Le matin?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**M. Garon:** Vous avez quelqu'un qui est là, dans la petite guérite, qui pèse sur les pitons?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est ça.

**M. Garon:** Avez-vous une assurance pour le feu?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** Non, la cabane est en tôle.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Tourigny (Yvon):** Je ne sais pas si la réserve a un système de pompiers. Ha, ha, ha!

**Une voix:** Puis le gars ne fume pas.

**M. Garon:** C'est curieux pareil. C'est courir après le trouble, au fond. Ça ne marche comme ça nulle part ailleurs au Québec; pourquoi le faire marcher là?

**Une voix:** C'est des petites particularités.

**M. Maltais:** Ça crée un emploi, c'est maudit.

**M. Garon:** Oui, puis...

**Le Président (M. Charbonneau):** Ça fait partie du programme de relance.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, c'est parce que je pensais que quelqu'un qui voulait avoir des indications pour trouver ses cigarettes, bien, on pouvait lui dire en même temps.

**M. Maltais:** Mais il les vendait, là. C'est pour ça que le gars ne «charge» pas cher, parce que, dans la petite boîte, il vendait des cigarettes. Quand il arrêtait à la lumière, le gars était obligé de l'arrêter. Tiens, toi!

**M. Garon:** C'est un peu surprenant pareil. Si on pouvait faire la même chose pour créer des petites jobs ici, dans la région de Québec, avoir des lumières qui marchent à bras... On sauverait bien du chômage si on mettait quelqu'un à côté de chaque lumière. Mettre quelqu'un qu'on paie 11 000 \$, le matin, pour peser sur les pitons, ça créerait des jobs.

**M. Cherry:** Pour l'année, pas par matin.

**M. Garon:** Non, non, mais le matin. Le gars va faire un tour le matin, à l'heure de pointe.

**Une voix:** Là-bas, ils changent de gars.

**M. Garon:** Ha, ha, ha! C'est spécial. Vous n'avez pas l'air sûr, à part de ça. J'écoute les explications, puis...

**M. Cherry:** Écoutez, vous posez la question, vous dites: On «peut-u» faire ça ailleurs?

**M. Garon:** On ne sent pas que le fonctionnaire est sûr qu'on devrait opérer comme ça.

**M. Cherry:** Non, mais je pense bien que des feux de circulation opérés au Québec en territoire autochtone, il ne doit pas s'en trouver de si nombreux que ça. Je pense que, ça, il faut le reconnaître, c'est une entente qui dure depuis le début des années quatre-vingt, qui semble donner satisfaction à tout le monde, qui est renouvelée. Je vois difficilement d'autres explications que celle-là que je peux vous donner.

**M. Garon:** Pardon? Combien de temps il va là, le matin? Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

**M. Cherry:** C'est la période de pointe. Oui.

**M. Garon:** Ça fait combien de l'heure, là? L'avez-vous calculé?

**M. Cherry:** Matin et soir, c'est ça?

**M. Garon:** Matin seulement.

**M. Cherry:** Matin et soir ou seulement le matin?

**M. Garon:** Seulement le matin.

**M. Cherry:** Seulement le matin?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui. Un bon trois heures minimum, là.

**M. Garon:** Bien, l'heure de pointe, là.

**M. Tourigny (Yvon):** Bien, à Châteauguay, vous savez que les files sont assez longues. Le pont Mercier...

**M. Garon:** Comment ça se fait que ça marche le soir tout seul, puis que ça ne marche pas le matin? Les heures de pointe, habituellement, c'est le soir, puis le matin. Le matin, ça marche à bras, puis le soir...

**M. Cherry:** Parce que, le matin, ils sortent pour venir à Montréal, puis, le soir, ils retournent. Les gens de Châteauguay...

Une voix: Comme le pont de Québec.

**M. Tourigny (Yvon):** Le matin, il y a plusieurs voies qui entrent sur le pont. Le soir, il y a plusieurs voies qui sortent du pont; Donc, lorsqu'ils sortent, chacun prend sa direction: gauche, droite, centre.

**M. Garon:** Hein?

**M. Tourigny (Yvon):** Le matin, quand ils rentrent sur le pont, il y a une concentration.

**M. Garon:** Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente?

Une voix: Oui.

**M. Garon:** Il y a rien qu'un piton d'un bord du pont, là. Il n'y a pas de piton des deux bords, d'après ce que j'ai compris.

**M. Cherry:** Oui, parce que le gars a rien qu'un bras.

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Tourigny (Yvon):** La seule affaire que je peux vous dire, c'est que le constat de la nécessité du

feu de circulation est drôlement différent de ce que l'on a ailleurs dans un système de feux de circulation qui a pour but de gérer un croisement. Là, on parle d'un croisement dans un sens. On parle d'un feu qui doit alimenter à gauche ou à droite selon que la filée est plus ou moins longue, selon que les autobus s'insèrent ou pas. Ça ne se voit pas à bien, bien des endroits.

**Le Président (M. Charbonneau):** Puis vous parlez bien de la guérite en haut du pont, quand on monte, là. Il y a une guérite, là, avec une lumière de circulation. C'est de ça que vous parlez?

**M. Tourigny (Yvon):** Oui.

**Le Président (M. Charbonneau):** O.K. Je comprends. Je pensais que vous parliez de celle à l'entrée de la réserve. Sur le pont, oui, ça se défend.

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

**M. Cherry:** Oui.

**M. Garon:** Je vais aller voir.

**M. Cherry:** O.K.

**M. Garon:** On peut l'avoir rapidement? On va l'avoir rapidement?

**M. Cherry:** Rapidement. Ce ne sera pas trop long.

**M. Garon:** Merci. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, l'engagement 52 est vérifié sous réserve de l'obtention du protocole d'entente. Engagement 53.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 54.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 56.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 58.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 59.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 60.

**M. Garon:** Sainte-Hélène-de-Bagot, c'est dans la région de Montréal. Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Alors, ceci termine les engagements de novembre 1993. Nous en sommes à décembre. L'engagement 5.

#### Décembre

**M. Garon:** Vous payez à quel pourcentage là-dedans?

**M. Tourigny (Yvon):** C'est à 40 % et 60 %; 60 % pour la municipalité et 40 % pour le ministère.

**M. Garon:** Ça va.

**Le Président (M. Charbonneau):** L'engagement 5 est vérifié. Engagement 6.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Garon:** Est-ce que c'est le même pourcentage à 6?

**Une voix:** 100 %.

**M. Garon:** Là, vous payez à 100 %?

**M. Lalande (Georges):** Oui, parce que ça fait partie de notre réseau, là. C'est notre échangeur. L'engagement 6 pour la construction de l'échangeur qui a accès à l'échangeur 40/640.

**M. Garon:** Ça va, vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 8.

**M. Garon:** Des musoirs. C'est quoi ça, des musoirs? Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. Tourigny, j'aimerais savoir, «musoirs», pouvez-vous m'expliquer ça? «Installation d'amortisseurs d'impact dans les musoirs de différentes sorties de l'autoroute 40.»

**M. Tourigny (Yvon):** Donc, lorsqu'on a une...

**M. Garon:** Porte-voix de la muse!

**M. Tourigny (Yvon):** ...branche en Y, on a toujours un musoir, qui est soit les garde-fous, qui vient se fermer. Donc, on protège ça.

**Le Président (M. Charbonneau):** Ça va. Engagement 9.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 10.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 13.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 14.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 15.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 16.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 19.

**M. Garon:** Vérifié.  
(18 h 20)

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 23.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Engagement 93.

**M. Garon:** Vérifié.

**Le Président (M. Charbonneau):** Les engagements de décembre 1993 sont vérifiés. Alors, notre mandat est maintenant terminé. Est-ce qu'il y a des commentaires avant d'ajourner? M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Non, mais j'avais demandé au ministre de faire ses engagements. Je lui avais dit: On ne peut pas présumer du temps, mais donnons-nous le matin, l'après-midi et le soir; si on finit avant, on finira. Il

voyait qu'au fond on était de bonne foi. Simplement, j'ai vu qu'il répondait aux questions, qu'il n'y avait pas de réticence de sa part d'une façon particulière. Quand il n'y a pas de réticence de la part du ministre, ça va plus rapidement. Alors, le travail qu'on avait à faire est fait.

**Le Président (M. Charbonneau):** M. le ministre.

**M. Cherry:** M. le Président, au premier contact que j'avais eu avec notre collègue de Lévis, il m'avait demandé que cet exercice-là puisse être fait avant l'ouverture de la session; j'ai accédé. Il m'avait demandé qu'on fasse ça un mardi ou un jeudi; j'ai accédé. Il m'avait demandé la durée de la journée; j'ai accédé. Il m'a offert sa collaboration; je pense que ça s'est bien déroulé aujourd'hui. Je pense que, comme parlementaires, on peut se féliciter de l'exercice qu'on a fait.

**Le Président (M. Charbonneau):** Merci, M. le ministre. Alors, la commission ayant accompli son mandat et la vérification des engagements financiers du ministère des Transports étant terminée sous réserve de l'obtention des réponses aux questions laissées en suspens, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 22)