



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'économie et du travail

Étude des crédits du ministère de l'Industrie,
du Commerce et de la Technologie (2)

Le mardi 27 avril 1993 — No 49

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Soutien financier aux secteurs manufacturiers, commerciaux et coopératifs et au développement technologique	
Société de développement industriel du Québec (suite)	CET-2691
Subventions aux petites et moyennes entreprises	CET-2691
Programme Reprise PME	CET-2696
Tournées d'information sur la stratégie des grappes industrielles	CET-2696
Élimination des barrières interprovinciales	CET-2700
Soutien aux sociétés et organismes d'État	
Aide à la construction navale	CET-2705
Chantier maritime de la MIL Davie	CET-2705
Fusion de Canadien avec American Airlines	CET-2711
Société des alcools du Québec	CET-2713
Discussion générale	
Ouverture des commerces le dimanche	CET-2713
Adoption des crédits	CET-2715

Intervenants

M. Jean Audet, président
M. Yvan Bordeleau, président suppléant
M. **Gérald** Tremblay
Mme Louise Harel
Mme France Dionne
M. Jean-Guy St-Roch
M. Jean Garon

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 27 avril 1993

Étude des crédits du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie

(Dix heures dix-sept minutes)

**Subventions aux petites
et moyennes entreprises**

Le Président (M. Audet): Je déclare la séance ouverte. Je vous rappelle le mandat de la commission. La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie pour l'année financière 1993-1994.

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

Le Secrétaire: Oui. M. Bélanger (Laval-des-Rapides) est remplacé par M. Houde (Berthier); M. Forget (Prévost) est remplacé par M. Philibert (Trois-Rivières); M. Jolivet (Laviolette) est remplacé par M. Garon (Lévis).

**Soutien financier aux secteurs
manufacturiers, commerciaux et coopératifs
et au développement technologique****Société de développement
industriel du Québec (suite)**

Le Président (M. Audet): Merci.

Alors, je crois que nous en étions à l'étude du programme 2, et Mme la députée de Hochelaga-Maisonneuve avait souhaité intervenir...

Mme Harel: Terminer.

Le Président (M. Audet): ...terminer sur cet élément, sur ce programme. Alors, je vais vous reconnaître, à moins qu'il y ait autre chose dont je ne suis pas au courant.

Mme Harel: Alors, M. le Président, je comprends donc que nous terminerons nos travaux à 12 h 45 et que le député de Lévis nous rejoindra pour aborder, à la fin de nos travaux, la question du chantier naval MIL.

Le Président (M. Audet): Est-ce qu'il y a consentement pour dépasser l'heure? Ça va?

Mme Harel: C'est-à-dire qu'on va prendre le temps qui nous est imparti, sinon il va falloir revenir pour 15 minutes.

Le Président (M. Audet): D'accord.

Une voix: Le député de Lévis va arriver avant 12 h 45.

Mme Harel: Alors, M. le Président, avant de compléter l'élément 2 du programme 2, qui portait sur la Société de développement industriel, je relisais les galées des travaux de la semaine passée avec intérêt, d'autant plus que nous avons identifié une diminution de l'ordre de 60 % au programme d'aide financière des entreprises de la Société de développement industriel l'an passé par rapport à l'année d'avant, c'est-à-dire une diminution de 575 000 000 \$ à 255 000 000 \$. Ce n'est quand même pas rien. Et le ministre faisait part, en réponse à nos questions la semaine dernière, que c'était essentiellement une diminution de l'aide financière autorisée par la SDI pour les grands projets, ceux qui auparavant allaient chercher la grande majorité des sommes d'argent qui étaient consacrées par la SDI à l'aide financière.
(10 h 20)

Alors, nous avons fait un calcul très simple, qui est le suivant. En 1991-1992, au moment où la récession battait son plein — on ne peut donc pas invoquer cet argument-là en 1992-1993 — il y avait un total de 527 projets, pour formes d'intervention financière, qui totalisaient 575 000 000 \$ de la part de la SDI. Là-dessus, 19 grands projets allaient se chercher la part du lion, 417 000 000 \$, mais il en restait 158 000 000 \$ pour les petites et moyennes entreprises, 158 000 000 \$, et 508 projets étaient déposés à la SDI pour recevoir de l'aide qui totalisait 158 000 000 \$.

Alors, si on regarde les crédits de l'année passée, on se rend compte qu'il y a eu une baisse, pour les petites et moyennes entreprises, de 45 000 000 \$ et qu'il y a eu une diminution du nombre de projets de 44 %. Ce n'est quand même pas rien, là. C'est passé de 508 projets en 1991-1992 à 283 projets en 1992-1993, donc 225 projets de moins et 44 % de l'aide financière de moins, puisque, en 1992-1993, c'est un total de 113 000 000 \$ seulement qui sera consacré aux petites et moyennes entreprises comparativement à 158 000 000 \$ en 1991-1992. Donc, 45 000 000 \$ de moins pour les petites et moyennes entreprises, 225 projets de moins.

J'ai eu l'occasion, jeudi, de faire «l'Assemblée nationale» buissonnière pour me rendre au colloque de la CDEST, la Corporation de développement de l'Est, qui réunissait des intervenants des milieux d'affaires, du milieu communautaire, des milieux institutionnels. Ceux à qui je parlais des réponses que j'avais obtenues la veille de la SDI sur les questions que je posais concernant cette diminution extrêmement importante de l'aide financière aux entreprises et aux organismes — et vous vous rappelez ces réponses que j'obtenais à l'effet qu'il

y avait eu moins de projets — les gens du milieu, sur le terrain, me disaient: Voilà le drame! C'est que la Société de développement industriel n'est pas une société de développement, justement. Elle gère des programmes, puis elle attend que les projets soient quasiment finalisés, au stade où ils doivent l'être quand ils ont à se présenter devant une institution financière la plus conventionnelle. On me faisait part que la plus grande des difficultés, présentement, c'est dans le démarrage et c'est qu'il n'y a pas l'appui, le coup de main, le coup de pouce au moment de la phase de développement, au moment où pourtant se joue la partie la plus importante et que c'est à cela que devrait, finalement, s'atteler la Société de développement industriel.

Alors, moi, je me dis: Qu'est-ce que le ministre va faire, si tant est qu'il considère que ce n'est pas tellement justifiable, à cette période-ci des bouleversements que l'on connaît, avec le taux de chômage que l'on connaît, avec les difficultés que l'entreprise connaît, que l'on assiste à une diminution de 45 000 000 \$ de l'aide de la Société de développement industriel dans les petites et moyennes entreprises? Qu'est-ce qu'il entend faire pour redresser la situation?

M. Tremblay (Outremont): Alors, M. le Président, il me semble qu'on avait convenu, la semaine dernière... On a passé beaucoup de temps sur la Société de développement industriel du Québec. On a donné tous les chiffres. On nous a dit qu'on nous informerait si on voulait discuter davantage de la Société de développement industriel du Québec. Je n'ai pas été informé qu'on parlerait encore, ce matin, de la Société de développement industriel. Tout ce que je peux répondre, c'est que, depuis 1987, la Société a fait au-delà de 1500 interventions pour 835 000 000 \$. Si on inclut les articles 7 pour l'année 1992, les états financiers vont démontrer un actif d'au-delà de 2 000 000 000 \$. C'est possible que, d'une année à l'autre, le nombre de projets ou le montant ait diminué.

Mais, comme la députée de Hochelaga-Maisonneuve sait très bien, la Société de développement industriel prête de l'argent, et on est rendu à 2 000 000 000 \$. S'il faut prêter 2 500 000 000 \$, 3 000 000 000 \$, on va les prêter aux entreprises pour leur permettre de réaliser des projets qui présentent de bonnes perspectives de rentabilité. 35 % des interventions de la Société de développement industriel du Québec sont du démarrage d'entreprise. On réalise très bien que la Société de développement industriel ne peut pas répondre à tous les projets. C'est la raison pour laquelle on a mis en place des fonds spéciaux.

Dans l'est de Montréal, il y a un fonds d'emploi où la Société de développement industriel est partenaire avec le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec et également avec la ville de Montréal. Peut-être que la député de Hochelaga-Maisonneuve pourrait aller demander au Fonds de développement emploi-Montréal pourquoi ils ne sont pas capables de prêter les 500 000 \$, qui n'est pas un gros montant. Parce qu'on nous dit que la nature des projets qui sont présentés ne répondent pas

aux critères de Fonds de développement emploi-Montréal, qui est censé être décentralisé, qui est un fonds pris en main par les gens des régions.

Je dois vous dire que je suis également en discussion et en rencontre avec des représentants de l'est de Montréal et, si jamais on peut améliorer les programmes — on n'a jamais prétendu que c'était parfait, on attend toujours des solutions concrètes — on est prêt à adapter certains programmes pour favoriser l'est de Montréal, d'autant plus qu'on a alloué, il y a 5 ans, 106 000 000 \$ pour l'est de Montréal, dont 50 000 000 \$ en prêts participatifs avec des congés d'intérêt qui pouvaient totaliser jusqu'à 5 000 000 \$, et on n'a même pas utilisé ces programmes.

Alors, ce n'est pas uniquement une question de programmes de la Société de développement industriel. Je pense qu'il faut, si on veut réellement discuter de ce sujet, élargir le débat, et on va regarder de façon concrète tous les irritants qui existent encore pour favoriser soit le démarrage ou la croissance d'entreprises existantes, ainsi que la venue de nouvelles entreprises sur l'île de Montréal, si on veut élargir le débat.

Si c'est de ça qu'on veut discuter, je n'ai aucune objection à le faire. Si on veut, par contre, discuter plus en détail des chiffres des états financiers de la Société de développement industriel, la suggestion que je ferais, c'est de reporter **peut-être** de 1 heure, 1 h 15 min. Je vais faire revenir les représentants de la Société de développement industriel, qui se feront un plaisir de répondre à toutes les questions de la députée de Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, la question, je la pose au ministre. Mon collègue, le député d'Abitibi-Ouest posait, d'ailleurs, une question semblable au ministre responsable du développement régional, comment il se faisait que, de l'entente auxiliaire sur le développement régional, à peine le tiers des 820 000 000 \$ annoncés en 1988 avaient été dépensés en 5 ans. La réponse qu'il obtenait, c'est qu'il n'y avait pas eu de projets. Et, moi, la question que je pose au ministre, elle est très simple: Comment il se fait que, en 1 an, on constate la baisse de 44 % des projets déposés par les petites et moyennes entreprises devant la SDI, c'est-à-dire de 508 à 283, 225 projets de moins? Comment se fait-il qu'on constate également une diminution de 45 000 000 \$ dans l'aide financière accordée à la petite et moyenne entreprise?

On nous dit: C'est la récession. La récession aussi battait son plein en 1991-1992. C'est la situation de 1992-1993 qui est la plus préoccupante. Le ministre, est-ce qu'il peut, à un moment donné, s'interroger sur les critères trop rigides? Est-ce qu'il peut s'interroger sur l'absence d'appui? Je pense à ces articles publiés qui révélaient que des inventeurs avaient tenté vainement de contacter les services de son ministère pour obtenir des conseils techniques à défaut de subventions et que c'est, finalement, chez les Américains qu'ils obtiendront l'appui nécessaire pour faire la fabrication de leur invention. Je pense à son collègue, le président du Comité ministé-

riel permanent de développement du Grand Montréal, responsable du fonds Innovatech, qui annonçait, contrairement aux 30 000 000 \$ projetés, des engagements pour 8 000 000 \$ dans différents projets retenus par Innovatech, mais dont un qui l'avait été par Innovatech à défaut d'avoir été mis de côté par la SDI. Je parle, évidemment, de ce projet de... Comment s'appelait-il déjà?

Une voix: Packard.

(10 h 30)

Mme Harel: C'est ça, de Packard. C'était un projet qui semblait satisfaisant pour Innovatech, après que la SDI l'eut eu écarté. Bon. Je pense à ces articles parus vendredi dernier, qui faisaient état d'une entreprise, Primax Technologies, qui est pourtant dans un domaine on ne peut plus d'avenir, celui de la fabrication des chargeurs de batteries industrielles avec composantes électroniques pour des clients comme Hydro-Québec et la SEBJ, et qui relate avoir dû faire faillite faute d'avoir obtenu à temps l'appui du programme Reprise PME.

Alors, le ministre, en regard de cela, **va-t-il** se satisfaire de penser que c'est parce que les entreprises n'ont pas l'énergie, le talent, l'imagination de réaliser des projets, ou va-t-il convenir qu'il y a peut-être des manières de faire, dans son ministère, qui auraient besoin d'être changées?

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, la députée de Hochelaga-Maisonneuve vient de faire, du **coq-à-l'âne**, un tour du Québec, puis a isolé 3 interventions qui n'ont **peut-être** pas apporté les résultats escomptés. Je pourrais, si on veut prendre le temps de parler du passé... J'ai des documents, ici, là. Je pourrais vous donner 100, 200, 300 cas qui ont été positifs. Vous n'avez qu'à prendre connaissance **des** jeunes conquérants. Il y a eu un rapport, récemment, dans les journaux, pour démontrer que de nombreuses petites et moyennes entreprises, dans toutes les régions du Québec, sont en train de conquérir, avec l'aide du gouvernement et, également, avec leurs propres moyens...

Par contre, je ne peux pas laisser passer la remarque de la députée de Hochelaga-Maisonneuve, qui a cité des jeunes promoteurs, un article paru dans le journal *La Presse* concernant un projet qui n'aurait pas été accepté ou étudié à son juste mérite, au Québec, et on dit maintenant que c'est rendu aux États-Unis. Je voudrais juste dire à la députée de Hochelaga-Maisonneuve qu'on reçoit, au ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, 6600 appels par mois, dont 1250 sont dirigés à des préposés à l'information.

Lorsque nous avons eu les appels de ces personnes, le 21 octobre, le 29 octobre, le 30 octobre 1992, il y a eu des suivis importants, il y a eu des interventions de faites par le ministère. Tout ce que nous avons demandé à l'entreprise, c'est, essentiellement, le contenu de son plan d'affaires au niveau de sa mission, de son marché, de sa capacité de production et de son prix de revient, son point mort, son financement. Nous lui avons dit les informations sommaires pour l'aider à

élaborer davantage son plan d'affaires. L'entreprise nous est revenue, et tout ce qu'elle nous a demandé, c'est des renseignements concernant un contrat de licence avec le fabricant américain. Nous nous sommes servis des contacts des directeurs du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie pour obtenir une copie du contrat, et ça nous a été envoyé, à la grande satisfaction du promoteur, qui nous a remerciés. Par la suite, nous n'avons pas eu de nouvelles du promoteur jusqu'à temps qu'on lise, dans le journal, cet article.

Je dois dire que la journaliste qui était à la pige pour ce quotidien a appelé au ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, de façon plus précise le directeur de cabinet, pour lui poser uniquement des questions avec un préjugé totalement défavorable. Nous étions prêts à rencontrer les promoteurs pour les aider davantage, mais c'est essentiellement les **promoteurs** qui n'ont pas donné suite aux renseignements que le ministère leur avait donnés à plusieurs reprises et, également, à l'offre que le directeur de cabinet du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie a faite.

Si on prend le plan de développement stratégique du Grand Montréal, avec ses axes, ses objectifs et ses mesures de développement, je pourrais, M. le Président, passer à travers toutes les mesures positives qui ont été mises en place par le ministère et par Innovatech et le Comité ministériel permanent du Grand Montréal au niveau de l'accroissement de la capacité d'innovation. Les projets ont été annoncés, alors je n'ai pas à les reprendre.

Ce qui a été fait au niveau de l'accélération de la modernisation de l'économie, je ne suis pas le ministre responsable des ententes auxiliaires sur le développement régional, mais, si la députée de Hochelaga-Maisonneuve veut parler des ententes pour le développement industriel, l'entente auxiliaire Canada-Québec, il me fera plaisir de lui donner de nombreux projets qui ont été réalisés au Québec. On n'a qu'à penser à Pratt & Whitney, **on** n'a qu'à penser à Ericsson et, également, dans le comté du député de **L'Assomption** — il devrait nous en remercier — le projet d'Electrolux pour fabriquer de nouveaux produits qui répondront aux attentes d'une économie ouverte sur le monde. En ce qui concerne les ressources humaines, j'ai toute une liste de mesures importantes qui ont été faites et, également, au niveau de l'exportation.

En ce qui concerne de façon plus précise l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement industriel et non pas sur le développement des régions, c'est tellement performant, il y a tellement de demandes que, initialement, il y avait des crédits prévus de 300 000 000 \$, ça a été augmenté à 450 000 000 \$ et, récemment, on a ajouté un autre 300 000 000 \$. Et je peux dire que, au niveau de la Société de développement industriel du Québec, nous sommes prêts à ajouter des fonds si les projets le justifient.

Finalement, je termine, M. le Président, en vous disant que, en ce qui concerne les programmes d'aide financière du ministère de l'Industrie, du Commerce et

de la Technologie — parce qu'il ne faut pas les oublier, c'est très important — en 1991-1992, il y a eu 2341 interventions pour 46 900 000 \$ et, en 1992-1993, pour 6 mois, il y a déjà 1588 interventions pour 20 000 000 \$.

Alors, je le répète, le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie répond dans la mesure du possible. Je ne dis pas que c'est parfait, qu'il n'y a pas certaines exceptions, mais, en général, les promoteurs, les entreprises, les personnes, les entrepreneurs qui veulent réaliser des projets, normalement, ont une réponse positive du ministère et des sociétés d'État qui relèvent du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie.

Mme Harel: Alors, M. le Président, le temps, évidemment, nous est compté ce matin. Je constate que le ministre reconnaît qu'il y a eu cette baisse substantielle de 45 000 000 \$ dans l'aide aux petites et moyennes entreprises par la Société de développement industriel et cette diminution de 225 projets présentés l'an passé en regard de l'année d'avant. Par ailleurs...

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, je veux juste qualifier... Je n'ai pas reconnu les chiffres avancés par la députée de Hochelaga-Maisonneuve. J'ai dit que, au niveau de la Société de développement industriel du Québec, si on voulait en discuter, qu'on nous donne 1 heure, on va faire revenir les représentants de la Société de développement industriel du Québec et on va convenir des chiffres. À ce moment-là, la députée de Hochelaga-Maisonneuve pourra dire: Il y a eu une baisse de 48 %, il y a eu moins de projets, et on conviendra au moins de discuter des vraies choses, à ce moment-là.

Le Président (M. Audet): Mme la députée.

Mme Harel: Oui, M. le Président, je crois que le ministre aurait intérêt à lire les renseignements supplémentaires que son ministère, finalement, nous a fournis, effectivement, M. le Président, parce que les chiffres sont là et nous permettent, en fait, de faire des calculs très simples, qui, malheureusement, nous confirment les chiffres que je viens d'énoncer.

D'autre part, M. le Président, c'est inquiétant de constater que le ministre n'a pas une conscience claire des difficultés qui peuvent se présenter pour des entrepreneurs qui s'adressent à son ministère. Il parlait tantôt, justement, de la situation de ces 2 jeunes inventeurs qui se sont adressés à plusieurs, plusieurs reprises sans obtenir l'appui sollicité. Ces jeunes ont dû finalement quérir la collaboration des Américains, qui leur ont offerte. Je cite simplement ce qu'ils disaient en regard du ministère. C'est notamment au sujet du soutien technique encore plus qu'au chapitre des subventions que les 2 jeunes entrepreneurs reprochent au ministère de l'Industrie et du Commerce de n'avoir pas su les épauler dans leurs diverses démarches. Je crois que la fermeture de la direction de l'«entrepreneurship» au ministère y est

certainement pour quelque chose.

Quand on lit la réponse que le porte-parole du ministre, qui est son chef de cabinet, a donnée aux journalistes qui l'interrogeaient sur la situation qui avait prévalu dans le cas de ces 2 jeunes entrepreneurs, M. le Président, c'est aberrant de constater que la seule solution qui est proposée, c'est, dans des cas semblables, de se renseigner auprès du cabinet. Le ministre parlait tantôt de 1500 téléphones. Alors, si c'est ça, la qualité totale, si ça consiste à ne pas assurer le service adéquat en région, dans les bureaux régionaux, mais reprocher aux personnes qui font des reproches de ne pas s'être adressées au cabinet, alors j'imagine que, si c'est la façon de procéder du ministre, évidemment, on peut comprendre qu'il y a des problèmes de fonctionnement.

(10 h 40)

D'autre part, le ministre n'a pas répondu au dossier de cette entreprise qui a été retenue par Innovatech et qui avait été écartée par la SDI, Packard, là, dans le projet annoncé par son collègue le président du Conseil du trésor, qui, lui-même, d'ailleurs, a fait circuler l'information que ce projet n'était pas nouveau étant donné qu'il avait déjà été présenté à la SDI et mis de côté. Alors, c'est pourtant un projet de développement de systèmes d'interconnexion, un projet suffisamment intéressant pour qu'Innovatech l'ait retenu et qui n'avait pas l'air d'être suffisamment intéressant pour que la SDI le retienne.

M. le Président, tantôt le ministre a parlé de l'entente auxiliaire en matière industrielle. Alors, il faut peut-être aussi rappeler que l'entente de 1985, qui était échue en 1991, a été signée 1 an plus tard, en mars 1992, et que, depuis lors, dans les crédits, on nous signale qu'il n'y a pas eu de sommes engagées, étant donné la lenteur du démarrage de cette nouvelle entente.

M. Tremblay (Outremont): M. le Président.

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

M. Tremblay (Outremont): Bon. Dans...

Mme Harel: Ah oui! D'autre part, si le ministre me le permet, peut-être aussi l'élément, évidemment, important, c'est que, dans les crédits, on exclut maintenant le financement conjoncturel, comme si la récession était finie. On nous a dit qu'elle était finie, là, depuis 2 mois, et pourtant, depuis lors, on assiste à une chute d'emplois. On peut constater qu'il y a eu 5000 emplois de moins depuis que la récession est officiellement finie. Dans les crédits, là, on nous signale, dans les renseignements qui nous sont transférés, que le financement conjoncturel est maintenant exclu des objectifs des programmes de financement.

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, je n'ai jamais entendu autant de faussetés de ma vie. Commençons juste par la dernière. C'est absolument faux. C'est le programme Reprise PME qui permet à une

entreprise qui a des problèmes de fonds de roulement à court terme d'avoir accès à la Société de développement industriel du Québec. Donc, c'est faux que les problèmes conjoncturels ou les besoins de fonds de roulement ne sont pas admissibles. C'est le nouveau programme Reprise PME. On nous a dit qu'on faisait des événements médiatiques, mais il faudrait **peut-être** regarder le contenu des annonces qui sont faites par le gouvernement pour réaliser que la Société de développement industriel n'a jamais refusé un projet à cause d'un manque de fonds. Si, pour une raison ou pour une autre, le projet ne répondait pas aux critères de la Société de développement industriel du Québec...

Et je vais même citer l'exemple de la députée de Hochelaga-Maisonneuve. Elle nous reproche, au gouvernement, que le projet a été accepté par Innovatech. Les critères d'**Innovatech** et de la Société de développement industriel ne sont pas les mêmes. Au contraire, on nous reprocherait, au gouvernement, si c'était les mêmes critères, de dédoubler ce qu'on fait. Alors, nous n'avons pas l'intention de dédoubler. Innovatech favorise l'innovation technologique par une aide financière remboursable à des conditions totalement différentes, et c'est plus généreux, nous le reconnaissons, que la Société de développement industriel du Québec. Donc, les 2 organismes sont complémentaires, et ce qu'il faudrait peut-être reconnaître, c'est que le gouvernement du Québec, pas un organisme au détriment d'un autre, a aidé une entreprise.

Troisièmement, je veux revenir, parce que c'est la députée de Hochelaga-Maisonneuve qui en parle, au cas bien particulier de 2 jeunes promoteurs qui disent ne pas avoir reçu de services au niveau du ministère. Je dois dire à la députée que, pour l'information que je vais lui donner, nous avons dû passer tous les appels téléphoniques qui sont entrés au ministère **au** cours des 4 derniers mois. Il a fallu **vérifier** les données de 4274 appels téléphoniques et 381 visiteurs, desquels nous n'avons reçu aucune plainte. Donc, là, on prend réellement un cas isolé.

Le 21 octobre 1992, le promoteur, pour ne pas le nommer, a téléphoné à 11 h 29. Son appel a été retourné à 11 h 36. Il opère une entreprise depuis 1 an et il a 35 ans. Il veut faire de la mise en marché, de la fabrication et de l'exportation. Nous l'avons référé à la Société d'investissement-jeunesse qui était susceptible d'aider son projet. Le 29 octobre 1992, le même promoteur a téléphoné à 12 h 57. On a retourné son appel à 13 h 11. Il n'était pas disponible. Nous avons laissé des messages sur répondeur et il a rappelé à 13 h 26. Il désirait venir prendre un kit de démarrage qui a été déposé au bureau de la réceptionniste.

Le 30 octobre 1992, l'associé de ce promoteur a téléphoné à 10 h 20. Nous avons retourné son appel à 11 h 1. Elle était manufacturière de housses de vêtement et demandait de rencontrer un conseiller. Nous l'avons dirigée vers un conseiller en développement industriel. Ce conseiller en développement industriel l'a rencontré le 23 novembre, lui a posé certaines questions sur son plan d'affaires et lui a dit que nous étions prêts à l'aider

à rédiger son plan d'affaires comme elle le souhaitait, à la condition qu'elle nous donne les éléments de base de son plan d'affaires. Par la suite, nous n'avons pas eu de nouvelles jusqu'à temps que l'associé de cet associé nous appelle pour nous demander un contrat type de licence pour négocier avec un fabricant américain. Nous lui avons donné ce contrat type, et le promoteur s'est dit entièrement satisfait de l'information qui lui a été donnée. Par la suite, nous avons appris, comme les autres, par les médias, dans les journaux, que ce promoteur se sentait lésé dans les interventions, soit du ministère de l'Industrie et du Commerce et de la Technologie ou du cabinet du ministre.

Je regrette, M. le Président. Nous avons les exemples, on a les minutes, on a tout. On ne dit pas, encore une fois, que c'est parfait, ce qu'on fait, mais, lorsqu'on traite 6600 appels téléphoniques par mois, 1250 interventions qui sont dirigées vers les représentants du ministère, et nous donnons suite à toutes ces demandes... C'est, encore une fois, un cas isolé. Et, si jamais — je le dis publiquement — on peut aider cette entreprise, on va l'aider. Ça me fait penser à à peu près tout ce que sort l'Opposition lorsqu'il y a un problème. On a parlé d'Ad-Lib et tout le tracas, les soucis, les fausses interprétations que l'Opposition a faites, et ce n'était pas la députée de Hochelaga-Maisonneuve, à ce moment-là, c'était le député de **Labelle**. Ad-Lib, c'était un scandale, c'était effrayant, ce que la SDI faisait. Par contre, aujourd'hui, Ad-Lib est devenue Ad-Lib multi-médias. Elle vit un développement spectaculaire partout à travers le monde. C'est en grande partie à cause de la Société de développement industriel du Québec parce qu'on a contribué à la restructuration de cette entreprise.

Alors, à tous les exemples isolés que la députée de Hochelaga-Maisonneuve peut sortir ce matin, si c'est le discours qu'on veut avoir, je peux en sortir une centaine qui ont eu des résultats positifs dans toutes les régions du Québec.

Mme Harel: J'espère, M. le Président, que le ministre va convenir que l'intervention de l'Opposition, justement dans le dossier d'Ad-Lib, a permis...

M. Tremblay (Outremont): Ah, voyons donc! Quelle farce! Quelle farce!

Mme Harel: ...au ministre et à son ministère de se ressaisir avant que l'entreprise ne soit fermée.

Ceci dit, pour clore ce dossier, j'aimerais inviter le ministre à examiner les renseignements fournis dans le dossier des renseignements particuliers à l'onglet 1, page 3, Règlement général sur les programmes de la SDI. À la page 3, on nous dit, sous Programme de financement; financement de dernier recours, statu quo; financement conjoncturel exclu, et, entre parenthèses, on nous indique «retrait». Alors, à la page 3 des renseignements particuliers qui nous sont fournis, peut-il nous expliquer à **1c**, si tant est qu'il dit que c'est faux qu'il y a toujours du **financement** conjoncturel en regard des programmes lancés pour pallier à la récession, ce finan-

cement conjoncturel, pourquoi y indique-t-on «retrait»? Qu'est-ce que signifie le mot «retrait», et que signifie que ce financement soit maintenant exclu? (10 h 50)

M. Tremblay (Outremont): Ce que la députée de Hochelaga-Maisonneuve lit, c'est la description des programmes de la Société de développement industriel du Québec. Alors, je la référerai à la page 2 qui parle du programme favorisant l'investissement. Oui, quand on parle de ce programme, le financement conjoncturel est exclu, parce que ce programme favorise la modernisation, le développement des entreprises. Mais, si on va au programme Reprise PME, vous allez voir que le fonds de roulement est une dépense admissible.

Programme Reprise PME

Mme Harel: Je suis fort contente que le ministre en parle, parce que j'allais lui poser la question: Où peut-on retrouver, justement, toutes les informations concernant Reprise PME? J'aurais souhaité que ce soit le prochain sujet, mais puisque le ministre en parle...

M. Tremblay (Outremont): On va vous les donner. C'est essentiellement le programme de financement des entreprises qui a été élargi pour inclure le fonds de roulement comme dépense admissible, et le gouvernement a rendu admissible une enveloppe de 60 000 000 \$ pour favoriser la reprise économique. Il y a des entreprises qui, à cause d'une conjoncture économique défavorable, ont des problèmes de fonds de roulement.

(Consultation)

Mme Harel: On s'est rendus compte, justement à la suite de la publication de l'article de vendredi dans le journal *La Presse* qui concernait l'entreprise Primax Technologies, que les informations concernant Reprise PME nous manquaient. Mais, finalement, c'est une constatation qu'on n'a pu faire que durant la fin de semaine.

M. Tremblay (Outremont): Oui.

Mme Harel: Alors donc, cette firme, Primax Technologies, qui maintenant n'existe plus parce que l'entreprise a malheureusement fait faillite entre-temps, fait grief, dans le fond, de ne pas avoir reçu, justement, l'appui financier à temps du fait que ce programme ne couvrait que l'expansion, finalement, ne couvrait pas le redressement de l'entreprise.

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, je conviens avec la députée de Hochelaga-Maisonneuve que les règlements généraux sur les programmes de la SDI identifiés à l'onglet 2 ne comprennent pas le programme Reprise PME. Nous allons... Excusez, c'est l'onglet 1. Nous allons faire parvenir à la députée de Hochelaga-Maisonneuve les informations. Pourtant, son

conseiller et son adjoint étaient présents à la conférence de presse lorsque nous les avons annoncés. Alors, je ne comprends pas qu'ils ne lui aient pas remis, à la députée de Hochelaga-Maisonneuve, les nouveaux critères d'admissibilité pour Reprise PME, mais ça va nous faire plaisir de les donner, et si je peux avoir l'information sur la compagnie, en fin de semaine, que j'ai également lue par le biais des différents médias, la presse écrite, ça va me faire plaisir de vous donner les raisons pour lesquelles l'entreprise n'a **peut-être** pas eu une réponse de la Société de développement industriel du Québec.

Alors, **peut-être** que, avant l'ajournement de la commission, je pourrai donner à la députée de Hochelaga-Maisonneuve des réponses plus précises concernant ce cas particulier.

Tournées d'information sur la stratégie des grappes industrielles

Mme Harel: Alors, M. le Président, nous apprécierions beaucoup obtenir ces réponses dans un délai meilleur que les réponses que nous avons pu obtenir aux questions posées aux crédits l'an dernier. Ce n'est que le 19 avril, donc 1 an plus tard, que l'Opposition obtenait du secrétaire suppléant de la commission, parce que, évidemment, le ministère venait enfin de les lui fournir, les réponses aux questions posées par mon prédécesseur, le député de Labelle, lors des crédits du 15 avril 1992.

Là, on s'interroge sur la qualité totale, évidemment. Il doit y avoir un peu de correctifs à apporter. Un an pour répondre à des questions assez simples de mon collègue, c'est, évidemment, assez inusité de la part d'un ministre, de son cabinet et d'un ministère qui pourtant prétendent à beaucoup plus d'efficacité. Ça nous permettait, entre autres, les réponses à ces questions, de constater que l'annonce des grappes avait coûté presque 100 000 \$. La seule conférence de presse du 2 décembre 1991, à elle seule, avait coûté 30 000 \$ et l'ensemble des tournées faites autour des grappes l'an passé en avait coûté 43 000 \$. En fait, il s'agit là des réponses aux questions posées l'an dernier.

Alors, quand on additionne le tout, en fait, on se rend compte que c'est près de 100 000 \$ l'an passé qui ont été consacrés à la promotion de la campagne que le ministre avait entamé sur les grappes. Là, il nous dit qu'il nous donnera des réponses avant la clôture de nos travaux présentement. C'est d'autant plus important que le cas est assez pathétique, finalement, ce cas de cette entreprise qui fabriquait dans un domaine qui est stratégique, puisque son acheteur était la SEBJ d'Hydro-Québec, et qui a été obligée de fermer son usine de chargeurs de batteries industrielles avec composantes électroniques, faute d'avoir l'appui à temps pour le redressement de l'entreprise. Alors, on y reviendra, M. le Président.

M. Tremblay (Outremont): Non, M. le Président, on n'y reviendra pas.

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

M. Tremblay (Outremont): On va corriger immédiatement, parce que je ne peux plus accepter de telles faussetés. C'est rendu au point où ce ne sont même plus des demi-vérités, ce que j'entends. Elle a fait allusion aux grappes industrielles lorsqu'on a fait la conférence de presse. Elle a dit que **ç'a** coûté près de 30 000 \$. La réalisation de l'événement, **ç'a** coûté 14 571 \$, mais la production des documents d'appoint — la députée de Hochelaga-Maisonneuve nous reproche de ne pas informer la population — **ç'a** coûté 15 141 \$ pour un total de 29 712 \$.

Alors, il me semble que c'est très raisonnable, une stratégie qui est acceptée à l'unanimité par tous les partenaires économiques incluant l'Opposition. La preuve, c'est que, dans Le Devoir récemment, sous la plume de Lise Bissonnette, l'éditorialiste, ils ont dit que le document de renouveau, le grand document de réflexion de l'Opposition, c'était un faible reflet, au niveau économique, du document du présent gouvernement. Puis, aux politiques culturelles, ils sont allés encore plus loin, ils ont dit qu'ils l'avaient calqué.

En ce qui concerne une tournée régionale, là on va nous reprocher de faire une tournée régionale qui a coûté 43 236,20 \$ pour aller à Québec le 11 février, à Trois-Rivières le 17 février, à Joliette le 20 février, à Sainte-Marie de Beauce le 19 mars, à Chicoutimi le 26 mars, à Sherbrooke le 30 mars, à Laval le 6 avril, à Sainte-Thérèse le 6 avril — 2 dans la même journée — à Hull le 9 avril, à **Sept-Îles** et Baie-Comeau dans la même journée, le 13 avril, à Rouyn le 16 avril, en présence du député de l'**Opposition**, à Saint-Hubert le 27 avril, à Rivière-du-Loup le 14 mai, à Rimouski le 14 mai, à New Carlisle puis aux **Îles-de-la-Madeleine** le 8 mai, un montant réel de 43 000 \$ pour informer la population. Ça comprend le matériel audiovisuel, ça comprend le café, ça comprend la voiture, ça comprend l'avion. Je regrette, M. le Président, il n'y a pas un ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie qui a senti le besoin d'être aussi présent en région.

Aujourd'hui, ce que l'**Opposition** me dit: On n'a pas assez investi dans les régions avec le Fonds de développement... l'entente auxiliaire Canada-Québec. Puis, aujourd'hui, on nous reproche d'aller communiquer. Finalement, M. le Président — parce que, là, c'est assez — la députée de Hochelaga-Maisonneuve, ce qu'elle nous dit, c'est que, à toutes les fois qu'elle a senti le besoin de communiquer, soit avec le ministère ou avec le cabinet du ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, c'était extraordinaire, qu'elle n'avait jamais vu un cabinet où le service était aussi exemplaire, puis c'était le reflet de la qualité totale.

Alors, je ne comprends pas ce double discours, parce qu'on est en commission parlementaire aujourd'hui, puis qu'on sent le besoin de commencer à critiquer sur des cas isolés. Je le répète, ce n'est pas parfait. La qualité totale, c'est un objectif. On essaie de s'améliorer. S'il y a des suggestions constructives, je

suis prêt à les mettre en application demain matin, mais j'aimerais que notre discussion aujourd'hui soit positive et qu'on commence bien la semaine et qu'on ne continue pas, au niveau gouvernemental — et je vais généraliser — à mobiliser autant de ressources humaines pour répondre à de telles affirmations qui sont réellement des demi-vérités, des fausses... Je dirais même que c'est des fausses représentations. C'est faux, M. le Président. C'est faux.

Le Président (M. Audet): Merci.

Mme Harel: Je comprends, monsieur...

Le Président (M. Audet): Alors, ça met fin à votre enveloppe de temps, Mme la députée, sur ce programme-là. On m'informe que c'est terminé. Alors, à moins qu'il y ait consentement ou qu'il y ait eu entente...

Mme Harel: Pourquoi ça serait terminé?

Le Président (M. Audet): Bien, vous disposez d'une enveloppe de temps de 20 minutes par élément de programme. Alors, il y a 2 éléments de programme dans le programme 2. En vertu du règlement, votre enveloppe de temps serait terminée. C'est comme je vous dis, à moins qu'il y ait eu entente, et, si, à ce moment-là, il y a consentement pour que vous puissiez poursuivre, moi, je n'ai pas d'objection. C'est parce que...
(11 heures)

Mme Harel: Alors, écoutez, M. le Président, je pense que, de toute façon, le ministre lui-même vient d'aborder la question de sa tournée sur les grappes industrielles. On avait résolu, je crois, ici, au sein de...

M. Tremblay (Outremont): Ce n'est pas moi qui l'ai abordé, M. le Président, c'est la députée de Hochelaga-Maisonneuve.

Le Président (M. Audet): Un instant, là!

Mme Harel: On avait résolu, au sein de la commission, de convenir que, à la fin de nos travaux, on allait adopter les programmes, si tant est que vous introduisez le formalisme que vous voulez introduire.

Le Président (M. Audet): Non, non, non.

Mme Harel: Alors, je ne pense pas que ce soit souhaitable.

Le Président (M. Audet): Non, non. Pas du tout, Mme la députée. C'est que j'ai tout simplement demandé s'il y avait eu entente. S'il y a eu entente, je n'ai pas de problème, je vais vous laisser poursuivre, mais, en vertu du règlement, le président est ici aussi pour appliquer le règlement, tout en étant assez large selon ce que les membres de la commission souhaitent pour

poursuivre nos travaux. Mais, moi, je vous dis que, en vertu du règlement, votre enveloppe de temps sur cet élément de programme là est terminée. S'il y a consentement pour que vous poursuiviez, moi, je n'ai pas d'objection, on va vous laisser poursuivre, Mme la députée.

Est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre là-dessus ou si on procède tout simplement à l'adoption du programme 2, Soutien financier aux secteurs manufacturiers, commerciaux et coopératifs et au développement technologique? Moi, je n'ai pas d'objection.

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Audet): Est-ce qu'il y a consentement?

Mme Harel: C'est l'élément 2, de toute façon.

Le Président (M. Audet): Alors, allez-y.

Mme Harel: Merci. Alors, M. le Président, je comprends que, dans le discours que le ministre nous tient, il faut devenir député pour avoir droit à un système qui est efficace. Malheureusement, en même temps, il nous confirme que la campagne promotionnelle des grappes a coûté 73 000 \$ l'an dernier.

La question que je lui pose, maintenant: Comment va coûter la présente tournée qu'il a entreprise, cette tournée qui le conduit, à tous les lundis et les vendredis, dans diverses villes du Québec? Est-ce qu'on doit s'attendre à un coût équivalent à celui occasionné par ses déplacements l'an dernier?

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, ce n'est pas le ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie qui a entrepris une tournée. C'est l'Ordre des ingénieurs du Québec. Les ingénieurs du Québec ont décidé de s'impliquer davantage au niveau du développement technologique dans toutes les régions du Québec. Donc, son président a décidé de participer à l'élaboration d'une tournée. Le leadership, l'initiative ne vient pas du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, c'est l'Ordre des ingénieurs du Québec.

L'Ordre des ingénieurs s'est associé avec les comptables agréés, 14 000 personnes qui contribuent également à inculquer l'importance d'un plan d'affaires, et s'est également associé avec l'Association des banquiers canadiens, encore 35 000 personnes, qui font, avec l'Ordre des ingénieurs et les comptables agréés, le tour du Québec. On a invité le ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie pour aller discuter, avec les partenaires économiques dans toutes les régions du Québec, la nouvelle stratégie industrielle et surtout le chapitre 5 du livre «L'entreprise à valeur ajoutée: le modèle québécois» sur le plan d'affaires et la saine capitalisation des entreprises, le bilan technologique, le bilan de la qualité totale, le bilan de l'exportation, et c'est excessivement positif.

Combien ça va coûter? Sensiblement la même chose que l'année dernière quand on a fait la tournée régionale, mais possiblement un peu moins cher étant donné que l'initiative, la documentation est la responsabilité des partenaires de la croissance. Il me semble que c'est encore excessivement positif qu'on ait 100 000 personnes qui décident que ce n'est plus par la voie de subventions ou par la voie de l'interventionnisme. Je pense qu'il faut revenir sur la terre. Il ne faut pas vivre dans les planètes. Il faut revenir sur terre et écouter les gens des régions. Ce qu'ils nous demandent, c'est une **présence**, c'est de l'information, c'est de communiquer, ce n'est pas des subventions, et c'est ce que nous faisons. De plus en plus, les partenaires économiques se prennent en main, et, lorsque ces partenaires se prennent en main, ils nous font, oui, certaines représentations et, dans la très grande majorité des cas, on répond de façon positive aux besoins réels des entreprises et des entrepreneurs dans toutes les régions du Québec.

Mme Harel: M. le Président, le ministre nous parle de 100 000 personnes, mais encore faut-il comprendre qu'il s'agit, évidemment, de 100 000 personnes sur papier. C'est un peu comme les grappes industrielles du ministre. Encore faut-il comprendre qu'il s'agit, non pas d'une stratégie avec échancier, objectifs à atteindre, à opérationnaliser, mais d'une campagne promotionnelle. Les 100 000 personnes sont sur papier, parce que je crois comprendre que, non seulement ce n'est qu'une poignée d'entre elles qui participent à ces rencontres, mais, encore là, ça n'est que sur invitation. J'ai reçu personnellement des téléphones de gens qui se plaignent de n'avoir pas pu obtenir l'invitation, malgré les contacts qu'ils ont tenté de faire.

M. Tremblay (Outremont): C'est effrayant.

Mme Harel: Alors, dois-je comprendre...

M. Tremblay (Outremont): C'est effrayant.

Mme Harel: ...que c'est la raison pour laquelle le ministre a décidé de financer le répertoire des membres de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec? On retrouve ça dans les renseignements généraux fournis par le ministère, dans les subventions versées à des organismes oeuvrant au développement économique du Québec. J'ai constaté que le seul répertoire de tous les organismes oeuvrant au développement économique du Québec que le ministère finance, pour un montant de 10 000 \$, c'est le répertoire des membres de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec, qui a pris l'initiative d'offrir au ministre ses tribunes régionales. Alors, est-ce que le ministre nous confirme que c'est sur invitation seulement que ce fait sa tournée?

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

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, la députée de Hochelaga-Maisonneuve, encore une fois,

sème un doute comme quoi on ferait une tournée régionale sur invitation parce qu'on a des choses à cacher. Tous les députés de l'Opposition sont invités. Il y en a qui viennent.

Mme Harel: Comment?

M. Tremblay (Outremont): Par lettre, par lettre. Tous les députés, on vous a fait parvenir une lettre avec les dates de toutes les interventions. **Peut-être** que vous pourriez le demander au député de Drummond, parce que le député de Drummond, lorsqu'on l'a fait dans son comté, il était présent, et il y a eu des représentants. Mme la députée de Hochelaga-Maisonneuve, vous avez même envoyé votre attaché politique pour savoir ce qui se passait. Quelqu'un a dû vous le dire. Alors, ce n'est pas sur invitation. On est prêt à inviter tous les partenaires économiques. Nous avons des listes. Depuis des années, ce sont toujours les partenaires économiques, que ce soit au niveau des chambres de commerce, des commissaires industriels, les organismes de soutien aux initiatives jeunesse, les banquiers, les comptables agréés, les ingénieurs, je pourrais tous les nommer.

C'est évident que, dans une salle, quand on a 200 intervenants ou 150 intervenants, un bureau d'avocats ou de comptables agréés n'enverra pas tous ses avocats et tout son bureau pour savoir ce qui se passe. On leur donne beaucoup de documentation, et je dois vous dire que nous faisons un sondage à la sortie. Nous demandons aux intervenants: Êtes-vous satisfaits? Ce n'est pas nous qui le faisons, c'est l'Ordre des ingénieurs du Québec, et oui, c'est très positif.

Je voudrais juste ajouter que l'Ordre des ingénieurs, ce n'est pas la même chose que les ingénieurs-conseils. Alors, c'est l'Ordre des ingénieurs qui organise la tournée, et les ingénieurs-conseils m'ont demandé d'aller, d'en discuter avec eux, et le 6 mai, donc jeudi prochain, je serai avec les ingénieurs-conseils pour discuter des grappes industrielles, parce qu'ils veulent s'impliquer davantage dans cet important défi pour le Québec.

Mme Harel: Est-ce que le ministre reconnaît que, pour **participer** à sa tournée, il fallait d'abord communiquer avec son cabinet, que le numéro de téléphone et le nom de la personne à contacter sur les communiqués de presse, au moment de l'annonce, ceux qui me sont parvenus à moi, étaient le nom d'une personne qui travaille à son cabinet et un numéro de téléphone, d'ailleurs, de son cabinet, que dorénavant il faut le faire directement à l'Ordre des ingénieurs et que c'est sur invitation que ce fait cette tournée?

M. Tremblay (Outremont): Je pense...

Mme Harel: Parce que les adresses ne sont pas communiquées, les lieux où ont lieu les rencontres ne sont pas communiqués, et je comprends que c'est sur invitation seulement. Il faut se faire confirmer l'invitation. Il faut, à ce moment-là, obtenir l'invitation pour

pouvoir y assister.

M. Tremblay (Outremont): De mémoire, là, parce que je n'ai pas l'invitation, lorsqu'on a fait l'invitation pour le lancement des livres «L'atlas industriel du Québec», et «L'entreprise à valeur ajoutée: le modèle québécois», c'est évident qu'en bas on a mis des noms. On a mis un nom d'un représentant du cabinet et un représentant du ministère parce qu'on demandait aux personnes de confirmer leur présence. Il me semble que c'est normal qu'on sache combien de personnes vont venir parce qu'il faut mettre des chaises et il faut mettre des tables. On ne mettra pas 1000 chaises et 500 tables ou 50 tables s'il doit y avoir 100 personnes. Alors, ça a été fait dans ce but-là, et ce n'est certainement pas pour limiter le nombre de personnes.
(11 h 10)

En ce qui concerne la tournée régionale, la tournée régionale, ce n'est pas nous qui faisons les invitations, c'est l'Ordre des ingénieurs du Québec qui fait les invitations, par des petits cartons. Et, au meilleur de ma connaissance, ils collaborent avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. Parce que, nous, on prend nos listes et on les donne à l'Ordre des ingénieurs du Québec, qui décide d'inviter les personnes. Si jamais la députée de Hochelaga-Maisonneuve veut nous donner des noms de **personnes** à inviter, on va les inviter. Il n'y a aucun **problème**. Plus il va y avoir de monde, mieux ça va être. Nous n'avons rien à cacher. Au contraire, on véhicule un concept extraordinaire pour favoriser le développement technologique du Québec.

Je le rappelle encore, ce n'est plus nous qui le disons, ce sont tous les partenaires économiques, incluant Lise Bissonnette du **Devoir**, qui l'a répété et qui l'a dit, que ce que vous avez annoncé au niveau économique, c'est un faible reflet, pour employer exactement ses termes. C'est un faible reflet. Vous avez passé plus de temps à faire de la sémantique et à changer les mots qu'à travailler sur le contenu. C'est ça que vous avez fait. Et, même à ça, vous avez glissé le catalyseur et vous avez glissé exactement les variables essentielles qu'on fait. Vous avez changé un petit peu de vocabulaire, parce que vous vouliez démontrer que vous aviez fait un effort intellectuel pour inventer de nouvelles choses, alors qu'il n'y a absolument rien. C'est une copie conforme de ce que le présent gouvernement a mis en place depuis de nombreuses années. Le défi, ce n'est plus d'inventer de nouvelles choses. Le **défi**, c'est de changer la culture des intervenants, les mentalités, les attitudes et les comportements, et ça devrait commencer par les représentants du gouvernement.

Mme Harel: M. le Président, j'ai de la difficulté à comprendre le sentiment de panique qui a l'air d'avoir gagné le ministre, qui veut absolument faire une sorte d'abus d'interprétation de l'**éditorial** de Mme Bissonnette, en voulant se réserver l'exclusivité des idées et en prétendant, à tort, évidemment... Parce qu'il faut lire Mme Bissonnette pour voir à quel point le reproche

qu'elle fait au gouvernement, c'est de ne pas faire du pareil à ce que l'Opposition vient de faire, c'est-à-dire offrir des idées à la population.

Élimination des barrières interprovinciales

Alors, ceci dit, j'aimerais que le ministre **peut-être** nous revienne sur le terrain des problèmes que les gens rencontrent maintenant, pas de l'entreprise dans 10 ans, mais de l'entreprise d'aujourd'hui et du problème des travailleurs et des entreprises d'aujourd'hui. Et j'aimerais aborder avec lui la question des barrières interprovinciales. Évidemment, la question a été relancée... On pensait que tout allait bien avec ce que le ministre avait pu m'en dire au moment des crédits supplémentaires, lors de la commission à l'Assemblée. On avait l'impression que c'était parti pour s'étudier dans le calme et la convivialité, mais on se rend compte, avec les interventions du Nouveau-Brunswick, que ça s'est remis à brasser fort. Alors, j'aimerais que le ministre puisse nous faire le point sur cette question-là.

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

Mme Harel: Est-ce qu'il va accepter l'intervention du ministre du Travail, offerte par M. Denis, comme arbitre dans le dossier?

M. Tremblay (Outremont): Merci, M. le Président.

Le gouvernement du Québec et l'Opposition également ont toujours été des ardents défenseurs de l'élimination des barrières. C'est la raison pour laquelle l'Opposition, à quelques modalités près, a toujours favorisé un traité de libre-échange avec les États-Unis et un traité de libre-échange avec le Mexique. L'aberration canadienne, c'est qu'on donne accès à nos marchés à des Américains, à des Européens, à des Asiatiques, alors qu'entre nous, au Canada, on n'a pas éliminé les barrières interprovinciales.

Le gouvernement du Québec est préparé, est structuré, est transparent, est prêt à négocier l'élimination des barrières interprovinciales. La preuve, c'est qu'il y a 2 ententes qui ont éliminé les barrières interprovinciales. La première, sur la bière, a été signée le 1er juillet 1992, et il y a certaines provinces qui n'ont pas encore signé cette entente. Deuxièmement, on a signé une entente le 1er avril 1991 sur les marchés publics pour les biens qui sont achetés par les ministères dont le budget est voté à Assemblée nationale et qui sont pour 25 000 \$ et plus. Le gouvernement a mis en place tous les moyens nécessaires pour assurer la réalisation de ces 2 ententes.

D'autres provinces n'ont pas encore donné suite à l'élimination des barrières interprovinciales dans ce secteur également. C'est la raison pour laquelle le gouvernement du Québec a convenu, au mois de mars, avec tous les ministres représentant le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les 2 territoires, qu'il n'y aurait pas de nouvelles barrières interprovinciales de

créées jusqu'à temps qu'on s'entende sur l'élimination des barrières interprovinciales et qu'au lieu d'y aller par secteur, à la pièce si vous voulez, nous éliminerions les barrières dans une approche globale. C'est la raison pour laquelle le Conseil des ministres et le Secrétariat au développement économique ont coordonné les activités dans 12 secteurs donnés, et nous sommes prêts, le 6 et le 7 juin prochains, à Vancouver, de convenir des sujets qui vont faire partie d'une discussion pour que, de façon globale, nous puissions éliminer les barrières interprovinciales le plus rapidement possible.

Le différend avec le Nouveau-Brunswick existe depuis de nombreuses années. Il existe, d'ailleurs, au Québec, parce qu'un travailleur de Montréal ne peut pas travailler à **Sept-Îles** s'il y a une disponibilité de main-d'oeuvre qualifiée à Sept-Îles. Ce qui se passe présentement, c'est que... Avant la décision du Nouveau-Brunswick, un entrepreneur du Québec pouvait avoir un contrat au Nouveau-Brunswick et respecter ce contrat en retenant les services d'une main-d'oeuvre québécoise, avec la conséquence que, à cause du taux de chômage élevé de la main-d'oeuvre au Nouveau-Brunswick et également au Québec, il commençait à y avoir certains problèmes sociaux au Nouveau-Brunswick. Parce que nous n'avons pas encore convenu d'une entente bilatérale avec le Nouveau-Brunswick, le Nouveau-Brunswick a décidé, à la suite de rencontres entre les 2 ministres responsables du travail, le ministre du Québec et le ministre du Nouveau-Brunswick, entre l'**Office** de la construction du Québec et l'**Office** de la construction du Nouveau-Brunswick, d'appliquer les mêmes règles du jeu au Nouveau-Brunswick que nous avons au Québec. Je peux comprendre le Nouveau-Brunswick. Ça ne veut pas dire que j'accepte cette position, mais je peux comprendre le Nouveau-Brunswick.

Nous sommes en discussion, les ministres du Travail et les représentants des offices de construction, pour trouver un terrain d'entente pour éliminer, si c'est possible, les barrières interprovinciales uniquement, dans un premier temps, dans le secteur de la construction. Il y a eu également une rencontre préparatoire hier, à Ottawa, sur les négociations qui vont avoir lieu le 6 et le 7 juin, à Vancouver. C'est un dossier d'actualité, et le Nouveau-Brunswick a cru bon d'appliquer les mêmes règles du jeu sur son territoire que nous appliquons au Québec. C'est un dossier excessivement complexe, et nous espérons en arriver, dans un premier temps, à une entente bilatérale le plus rapidement possible, parce que nous sommes bien conscients que ça peut causer des préjudices sérieux à certaines entreprises québécoises qui transigent avec le Nouveau-Brunswick depuis un certain nombre d'années.

Mme Harel: Dans la comparaison que le ministre a faite entre le libre-échange, l'ALENA qui vient et ce qui se passe au niveau interprovincial, faut-il comprendre que le ministre confond les deux? Parce que, dans le cas du libre-échange, il ne s'agit que du libre-échange de capitaux et non pas de main-d'oeuvre. Ce dont le ministre nous parle, au niveau de la levée des barrières

interprovinciales, c'est donc, à ce moment-là, d'une mobilité complète des personnes, qui n'existe pas dans le **libre-échange** nord-américain, d'une mobilité complète de la main-d'oeuvre et des personnes. Alors, ça, c'est d'autre chose dont il nous parle. Faut-il comprendre que, en principe, il est plus prêt à défendre les contrôles de mobilité de main-d'oeuvre?

M. Tremblay (Outremont): Nous essayons, dans la mesure du possible, de donner suite aux engagements des premiers ministres, en 1986, qui, à une conférence des premiers ministres, ont convenu d'éliminer, pour le mois de mars 1995, les barrières interprovinciales pour favoriser la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux.
(11 h 20)

Mme Harel: Alors, ça veut donc dire la levée, par exemple, des politiques protectionnistes québécoises en matière de main-d'oeuvre, de priorité aux travailleurs québécois sur les chantiers de construction.

M. Tremblay (Outremont): Nous n'avons pas convenu encore des secteurs qui vont faire partie de la négociation. C'est le but de la rencontre des 6 et 7 juin prochains, à Vancouver. Nous devons nous entendre sur les sujets qui vont faire partie d'une négociation. Le gouvernement du Québec est prêt à étudier les possibilités de favoriser la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes, en autant que les autres provinces soient également d'accord. Nous ne pouvons pas répondre à cette question aujourd'hui parce que nous ne connaissons pas la liste des sujets que les autres provinces veulent discuter. Alors, on ne veut plus y aller à la pièce. On privilégie une approche globale, sinon nous ne pourrions pas répondre au mandat qui nous a été donné par les premiers ministres.

Donc, nous avons convenu **que**, avant le 30 juin 1994, nous nous entendrions sur les sujets à discuter. Est-ce que la construction va faire partie de ces sujets? Nous le verrons lors de la rencontre à Vancouver. Du 1er juillet 1993 au 30 juin 1994, on doit négocier, s'entendre. Donc, c'est possible, par la suite, même, dans ces négociations, si la construction faisait partie d'un sujet, qu'on ne s'entende pas. À ce moment-là, au moins, on aura convenu d'en discuter et de ne pas s'entendre. Si jamais on s'entendait sur d'autres sujets, ça implique que, du 1er juillet 1994 au 30 juin 1995, il faudra revoir la réglementation, la législation pour éliminer ces barrières le plus rapidement possible.

Mme Harel: Alors, faut-il comprendre que, dans le décret gouvernemental de la construction, qui doit être reconduit incessamment, ce décret ne tiendra pas compte encore de ce qui n'est pas décidé et conduira la priorité d'**embauche** aux travailleurs québécois dans les chantiers de construction au Québec?

M. Tremblay (Outremont): Je pense que ça serait prématuré de répondre à cette question, parce que je n'ai pas l'intention de rendre publique la stratégie de

négociation du gouvernement du Québec. On n'a pas, à ma connaissance, ou on ne connaît pas encore la stratégie de négociation des autres provinces. Tout ce qu'on dit, c'est qu'on est prêt, nous, à négocier ce que les autres provinces sont prêtes à négocier. Alors, à ce moment-là, on évaluera les conséquences des décisions que nous avons à prendre. Je répète que c'est un sujet d'actualité, et les ministres du Travail et les représentants des différents offices de la construction se parlent et échangent, pour le moment, beaucoup d'informations sur ce sujet bien particulier. Les fonctionnaires se sont rencontrés hier, à Ottawa, pour préparer cette rencontre des 6 et 7 juin prochains, à Vancouver.

Mme Harel: Et le ministre...

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, Mme la députée. En vertu de la règle de l'alternance, Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata voudrait intervenir sur le même sujet. Après, on reviendra à l'Opposition avec une intervention du député de Drummond. On poursuivra par la suite.

Mme Harel: Sur le même sujet...

Le Président (M. Bordeleau): Sur le même sujet.

Mme Harel: On va entendre Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata, et je voudrais, également, sur le même sujet, compléter, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, mais je reviendrai avec une intervention du député de Drummond, qui a demandé la parole, et on reviendra ensuite à vos interventions sur le même sujet. Alors, je laisse la parole à la députée de Kamouraska-Témiscouata.

Mme Dionne: Oui, merci, M. le Président.

J'aimerais intervenir à ce point-ci sur le dossier, effectivement, des barrières interprovinciales pour rappeler l'importance que, dans ma région, on a sur ce dossier. Parce que, si on regarde les échanges économiques qu'il y a entre le Québec et le Nouveau-Brunswick, on parle du comté de Bonaventure, on parle du comté de Rimouski, on parle de Kamouraska-Témiscouata, on parle de **Rivière-du-Loup**, on parle de Montmagny-L'Islet, où il y a vraiment une interdépendance depuis nombre d'années. C'est historique, puisque les gens qui habitaient le long du fleuve sont allés travailler au Nouveau-Brunswick et, ensuite, ont peuplé les régions frontalières. Donc, ce sont des liens qui sont très étroits entre la partie nord-ouest du Nouveau-Brunswick et toute la région du Bas-Saint-Laurent, la Côte-Sud, **Bas-Saint-Laurent—Gaspésie**.

Quand on parle de barrières interprovinciales et qu'on parle du domaine de la construction, c'est sûr que c'est important, et la décision du gouvernement du Nouveau-Brunswick, dernièrement, d'éliminer, si on veut, les entrepreneurs québécois de la possibilité de **compétitionner** sur des contrats gouvernementaux, ça

affecte énormément de gens dans la région. Mais la construction, c'est un domaine bien précis où on sait que, au Québec, on a des bassins régionaux, on a des lois qui sont bien strictes, et tant la partie patronale que la partie syndicale surveillent le dossier de très près et de façon spéciale ces temps-ci.

Mais je voudrais aussi faire remarquer à la commission, M. le Président, que c'est aussi un dossier important, non seulement dans le domaine de la construction, mais aussi au niveau forestier, parce que, compte tenu des lois et des tarifs chargés, par exemple, par la CSST du Nouveau-Brunswick et des États-Unis, nombreux sont les travailleurs forestiers qui sont devenus des entrepreneurs forestiers pour pouvoir travailler là-bas à des tarifs de la CSST, des indemnités moins élevées que ceux qui étaient chargés par les États-Unis, par le Maine en particulier, et par le Nouveau-Brunswick.

Donc, au fil des années, on s'est retrouvés avec beaucoup de travailleurs forestiers qui ont investi dans des machines sophistiquées. Ils ont été aidés par les caisses populaires des différentes municipalités frontalières pour acquérir ces équipements-là, qui coûtent entre 500 000 \$ et 1 000 000 \$, pour pouvoir travailler au Nouveau-Brunswick et au Maine, ce qui fait que, maintenant, ils sont des entrepreneurs en bonne et due forme dans cette province. Par le fait même, quand on parle d'entrepreneurs, bien sûr, on n'est pas loin de la construction tout en n'étant pas directement reliés à ça.

Compte tenu du chômage qu'il y a, effectivement, au Nouveau-Brunswick et de la volonté des gens du Nouveau-Brunswick maintenant de se prendre en main, on sait que le premier ministre en tête, M. McKenna, est très agressif maintenant dans sa volonté d'aller chercher des entreprises. On sait qu'à Edmundston, par exemple, qui est juste à côté de mon comté, Unitel vient de s'installer. On vient d'avoir une entreprise, là, qui devait venir s'installer au Québec et qui est rendue là-bas. Alors, le Nouveau-Brunswick a décidé de se prendre en main, et un des points, un des arguments qu'ils utilisent beaucoup, c'est de dire: Nous vous invitons à venir chez nous... Le premier ministre en tête répond aux appels. Ils sont très agressifs. Ils font le tour du monde et sans avoir à répondre, en commission parlementaire, des détails et des coûts des différents voyages, de l'investissement qu'ils font, parce que les gens ont compris qu'il faut que ça coûte des sous pour voyager pour aller chercher nos investisseurs. Alors, on ne se retrouve pas en commission parlementaire comme ici à débattre des frais de voyage du ministre et des différents partenaires qui font le tour du Québec. Loin de là leur préoccupation. Ils sont là et ils investissent pour aller chercher des entreprises. Un des arguments qu'ils ont entre les mains, c'est de dire que le Nouveau-Brunswick est la seule province officiellement bilingue au Canada. Alors, ils partent avec ça, avec un argument important.

Donc, je suis heureuse de constater ce que le gouvernement est en train de faire au niveau de la langue et des ouvertures, parce qu'il faut s'ouvrir sur l'international et il faut parler de la langue à ce moment-

ci. Le Conseil général du Parti libéral, en fin de semaine, je pense, a fait des ouvertures pour démontrer, effectivement, qu'on n'est pas seuls au monde et qu'on doit s'ouvrir, et, si on veut qu'il y ait des investissements qui viennent, et particulièrement des pays asiatiques, il faut pouvoir leur offrir une stabilité. Et le dossier de la langue, pour nous, est très important.

Je reviens au Nouveau-Brunswick parce que c'est la seule province officiellement bilingue, et ils s'en servent comme argument de poids pour sécuriser les investisseurs. Alors, dans ce sens-là, il faut quand même féliciter le Nouveau-Brunswick d'être aussi clair à ce niveau-là et d'être agressif, et j'espère qu'en commission parlementaire, dans l'avenir, on ne se retrouvera pas à analyser les frais de voyage de différents ministres ou hauts fonctionnaires du gouvernement du Québec qui font de la prospection à l'étranger parce qu'on viendrait peut-être faire rire un peu de nous par les gens du Nouveau-Brunswick, province plus pauvre, mais qui a décidé de se prendre en main.

Alors, ils établissent des politiques de développement industriel comme on a fait, et j'étais heureuse de constater que le manifeste du Parti québécois, de façon très symbolique, soulève certains points...

Mme Harel: M. le Président.

Mme Dionne: Je m'excuse, M. le Président, je n'ai pas terminé mon intervention.

Mme Harel: M. le Président, question de règlement, là. On est dans les crédits. Si Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata... Je ne sais pas si j'ai bien compris qu'elle souhaiterait, à l'instar du Nouveau-Brunswick, que le Québec devienne une province officiellement bilingue, mais, quoi qu'il en soit, ce n'est pas de ça qu'il est question ce matin. Alors, je vous inviterais à revenir aux crédits du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Mme Dionne: Alors, M. le Président, je vais...

Le Président (M. Bordeleau): L'intervention de la députée de Kamouraska-Témiscouata est reliée à la question des barrières tarifaires, et je vous demanderais de poursuivre.

Mme Dionne: M. le Président, effectivement, je soulignais un point. Je ne sais pas si ça a agacé la députée de Hochelaga-Maisonneuve, mais, en tout cas, pour le Nouveau-Brunswick, c'est leur façon de travailler.

Mme Harel: M. le Président, je regrette. Je pense qu'on ne doit pas présumer, mais ce qui m'agace présentement, c'est d'assister à une intervention qui ne porte pas sur le sujet pour lequel nous sommes ici convoqués.

Mme Dionne: Alors, M. le Président, je vais continuer sur...

Le Président (M. Bordeleau): Oui. Je vous demanderais de poursuivre.
(11 h 30)

Mme Dionne: Sur les barrières tarifaires, le point que je voulais faire, c'est que, effectivement, ce dossier-là est très important. Il l'est dans le domaine de la construction. C'est un dossier qui touche ma région et qui touche le **Nouveau-Brunswick**, le **nord-ouest** du Nouveau-Brunswick, qui est francophone, et les gens, je pense, les plus dynamiques, dans le moment, au niveau du développement économique du Nouveau-Brunswick, sont francophones.

Je tiens à dire, M. le Président, que le message du ministre est très important. Il a été véhiculé tant au Nouveau-Brunswick qu'au Québec, et j'espère que, lors de la rencontre de Vancouver, nous pourrions **peut-être** consolider et corriger certains problèmes qu'on a entre les 2 provinces, parce que les échanges sont très importants. Ils sont financés, ils sont économiques. Et Edmundston reçoit, au niveau commercial, beaucoup d'argent du Québec, comme beaucoup de travailleurs du Québec profitent des forêts du Nouveau-Brunswick. J'ose espérer que ce dossier-là connaîtra un aboutissement dans les meilleurs délais, puisque c'est important pour notre région. C'est une partie de la survie de toute la région, en partant, je dirais, de Montmagny-L'Islet à aller jusqu'en Gaspésie.

Alors, merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Une intervention, M. le ministre? Non? Alors, je laisse la parole maintenant au député de Drummond, qui avait demandé la parole. Sur le même sujet, M. le député?

M. St-Roch: Oui, sur le même sujet, M. le Président. Est-ce que M. le ministre ne reconnaît pas... Ne reconnaît-il pas que l'OCDE, l'année dernière, dans son intervention dans les perspectives économiques du Canada et du Québec, mentionnait qu'un des plus grands freins au développement présent et futur du Canada, et dans le but de garder ses acquis, c'était justement ses barrières tarifaires qui existaient ici concernant la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services? Est-ce que M. le ministre ne reconnaîtrait pas que, le 7 juillet 1992, dans l'annonce de ce grand consensus qui avait lieu avec 9 gouvernements et le gouvernement fédéral, dans un but de renouveler une certaine constitution canadienne, la pierre d'achoppement a été la question 6, puis que le seul consensus qu'on a pu faire, c'est de dire: On va reporter à une date ultérieure? Est-ce que M. le ministre ne reconnaîtrait pas que, dans l'entente constitutionnelle de Charlottetown, encore là, on a repris exactement au même point, au point 6, la même... Les premiers ministres ne se sont pas entendus, n'ont pas réussi à s'entendre sur la libre circulation des biens et des capitaux des personnes et des services.

Puis ça, je pense qu'on touche ici, là, à un des nerfs futurs du développement économique du Québec. Ça va se jouer dans les années avec la libéralisation

Nord-Sud, mais il faut regarder, aussi, Est-Ouest. Puis, pour aller dans le soubait de Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata, M. le ministre, ne croyez-vous pas, devant l'importance d'un sujet comme celui-là, qu'il devrait y avoir au moins une déclaration ministérielle ou que la commission soit saisie, non pas de la stratégie de négociation du gouvernement du Québec puis du ministère de l'Industrie et du Commerce et des autres ministères affectés, mais des grands points que le Québec veut négocier à Vancouver?

Je pense que c'est un sujet qui est fondamental pour nous, ici, les Québécois et Québécoises, puis pas juste dans les régions périphériques des autres provinces, mais aussi dans les régions comme la mienne où il y a beaucoup de biens et de services qui sont exportés. Mais, moi, je peux vous dire une chose, c'était beaucoup plus facile pour moi, lorsque j'étais dans le privé, d'exporter aux États-Unis ou en Asie que d'aller faire du commerce, d'essayer de transporter des marchandises, par exemple, à Vancouver. Alors, est-ce que M. le ministre peut prendre l'engagement de dire: Bon, bien, avant d'aller à Vancouver, on publiera les champs d'activité où on va intervenir et où on veut qu'il y ait des négociations, dans les intérêts supérieurs du Québec?

M. Tremblay (Outremont): Une des raisons identifiées par les différents intervenants qui explique pourquoi les ministres du Commerce intérieur n'ont pas pu s'entendre, c'est principalement parce qu'on y allait à la pièce et non pas avec une approche plus globale. Donc, à la dernière rencontre des ministres du Commerce intérieur, ils ont adopté et ratifié par la suite, par les différents gouvernements, par les conseils des ministres, qu'on tenterait d'éliminer les barrières interprovinciales dans une approche globale.

Par la suite, les différentes provinces, le gouvernement fédéral et les 2 territoires doivent convenir des sujets qui vont faire partie de la négociation globale. Le Québec a identifié certains sujets par le biais du Secrétariat du développement économique et les différents ministères impliqués. Nous avons notre liste. Nous sommes préparés, structurés, transparents, prêts à en discuter. Cette liste doit être vérifiée avec la liste des autres provinces et/ou des territoires pour qu'on convienne des sujets qui seront discutés.

Les 6 et le 7 juin prochains à Vancouver, les ministres responsables du Commerce intérieur des gouvernements fédéral et provinciaux et des territoires se rencontrent, et, à la suite de ces rencontres, un communiqué est toujours émis identifiant de façon très claire les sujets de discussions et/ou les ententes qui ont été convenues entre les parties. Ce qui a un peu déçu le gouvernement du Québec dans l'approche du Nouveau-Brunswick, c'est le fait qu'on avait convenu d'un moratoire dans tous les sujets qui n'avaient pas déjà été négociés. Donc, dans le secteur de la construction, on avait convenu qu'on n'éliminerait pas de nouvelles barrières, alors qu'on veut tenter de les éliminer.

Ceci dit, les 6 et 7 juin, les secteurs qui vont faire partie de la négociation vont être **publicisés** et, du 1er

juillet 1993 au 30 juin 1994, donc pendant une période de 1 an, on va négocier et on va consulter, ce qu'on fait régulièrement. On ne peut pas penser, par exemple, d'éliminer les barrières interprovinciales dans le secteur de la construction sans en discuter avec les partenaires, les représentants des travailleurs et des travailleuses, les dirigeants d'entreprises et, principalement, les représentants des zones frontalières, comme la députée de Kamouraska-Témiscouata. Pourquoi c'est important? C'est parce que c'est mon adjointe parlementaire. Elle est très sensibilisée par les gens de sa région à l'importance de ces barrières. Elle a déjà fait de nombreuses représentations au niveau du ministre du Travail et également au niveau du ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. C'est évident qu'on va la consulter.

Alors, lorsqu'on se sera entendu sur ces sujets, je pense que la suggestion du député de Drummond, c'est une bonne suggestion. Je ne dis pas qu'on veut faire une commission parlementaire pour discuter de ces sujets-là, par contre, on est ouvert à toutes les suggestions, les discussions, à rencontrer les personnes qui ont une contribution. Et le modèle de négociation que nous avons adopté, c'est le même modèle que l'Accord de libre-échange avec le Mexique. On n'a pas inventé un nouveau modèle et on s'est entendu sur la même dynamique. Si on a pu convenir d'une entente, soit avec les États-Unis et avec le Mexique, on pense qu'on peut s'entendre d'une même façon, et l'Opposition a toujours eu la possibilité de faire valoir des arguments pour bonifier la position gouvernementale.

M. St-Roch: Vous allez comprendre, M. le ministre — en conclusion, M. le Président — mes craintes, parce que, là, ce que je regarde, moi, dans une autre négociation, celle de Charlottetown, on connaissait très bien les prérequis de base. Puis, là, ce que je regarde, ce qui a été les résultats finals, ça m'a amené à prendre des décisions.

Alors, moi, je suis drôlement inquiet, ce matin, en sachant qu'on va aller négocier quelque chose qui est, quant à moi, le fondement même du développement économique, culturel, social du Québec et du Canada et qu'on ne connaît même pas la position de base du Québec, puis on arrivera avec un échéancier qui aura eu un accord parmi 11 gouvernements.

Alors, moi, je suis sceptique, puis je suis suspect. J'aimerais, moi, connaître la position du Québec, de dire: Nous, le Québec, voici les points qu'on va aller essayer d'avoir inclus dans l'accord. Après ça, on verra ce qu'il restera et on sera en mesure d'évaluer si on a eu des gains, des acquis ou si on se ramasse encore avec rien, puis accepter un document qui nous aura pratiquement été imposé par 10 autres gouvernements.

M. Tremblay (Outremont): Alors, M. le Président, le député de Drummond a raison, mais je pense que c'est prématuré, aujourd'hui, de répondre à cette question-là, parce qu'on n'est pas pour dévoiler la liste des sujets qu'on est prêt à discuter, alors qu'on ne connaît pas la liste des autres provinces. C'est le but de

la rencontre le 6 et le 7 à Vancouver. C'est un processus transparent, et tout ce qu'on espère, c'est que, si on s'entend sur des sujets à discuter, les autres provinces soient aussi préparées, aussi structurées puis aussi transparentes que le Québec pour qu'on puisse convenir de l'élimination des barrières interprovinciales le plus rapidement possible.

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, Mme la députée de Hochelaga-Maisonneuve.
(11 h 40)

Mme Harel: M. le Président, je comprends que mon collègue, le député de Lévis, qui est parmi nous, aimerait aborder, avant de nous quitter à midi, le dossier de MIL. Alors, je vous demanderais d'appeler cet élément de programme.

Il y a **peut-être** juste un élément, auparavant, compte tenu de l'échange qu'il vient d'y avoir entre le ministre et le député de Drummond. J'aimerais rappeler que, dans l'entente de libre-échange, c'est la libre circulation des biens et des services, mais pas des personnes. À ce que je sache, là, essayez d'aller travailler dans la construction aux États-Unis si vous n'êtes pas membre des unions internationales, ou imaginez-vous un Mexicain qui voudrait aller travailler dans n'importe quel secteur... On n'est pas dans le Marché commun européen, là, on est dans un libre-échange centré sur des capitaux, et non pas sur des personnes, et centrés sur la libre circulation des biens et des services. Alors, c'est d'autre chose dont on nous parle, et c'est assez inquiétant que, finalement, on n'ait pas l'impression que le gouvernement sache où il s'en va.

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

M. Tremblay (Outremont): Juste pour bien clarifier, parce que je pense que, cette question de la députée de Hochelaga-Maisonneuve, elle est très pertinente. On reconnaît qu'il y a une différence entre le résultat des ententes avec les États-Unis et le Mexique et ce qui pourrait être discuté. Et je dis bien ce qui pourrait être discuté. On n'en a pas convenu encore. Le principe, c'est d'assurer une plus grande mobilité de la main-d'œuvre ou des personnes au Canada et, également, l'élimination des barrières interprovinciales dans les autres secteurs.

Quand on entend — là, je pense que ça peut être intéressant qu'on le ventile, très brièvement — de l'Association des manufacturiers du Canada qu'il y a plus de 500 barrières au commerce interprovincial qui engendrent des coûts de 6 500 000 000 \$... On a demandé, à plusieurs reprises, à l'Association des manufacturiers du Canada et du Québec, qui reprend ces mêmes chiffres: Pouvez-vous nous dire où vous avez pris vos chiffres? Quelles sont vos hypothèses de travail? Elles sont essentiellement celles-ci. On nous dit que les échanges de biens entre les provinces totalisent 100 000 000 000 \$. Si les provinces ont mis en place un avantage pour les

fabricants d'une province de 10 % du coût, on a dit: S'il y avait, à cause de ce 10 %, 5 %, donc la moitié du 10 %, qui était de la non-productivité, ça fera 5 000 000 000 \$. On a ajouté à ça 1 000 000 000 \$ pour l'agriculture. On fait l'hypothèse que les réglementations qui existent, ou les contingents, ou la gestion de l'offre qui existe dans le secteur de l'agriculture, ça représenterait des coûts de non-productivité de 1 000 000 000 \$, et on a dit: la bière. La bière, c'est 500 000 000 \$. C'est ça qui fait les 6 500 000 000 \$.

Alors, on a réglé la bière. L'agriculture, si ça ne se règle pas entre les provinces, ça va se régler au niveau multilatéral à travers le monde. Alors, les 5 000 000 000 \$ ne comprennent pas la mobilité de la main-d'oeuvre. Pourquoi? Parce que ce n'est pas nécessairement un coût de non-productivité, le fait qu'on emploie un travailleur plutôt qu'un autre. Ça ne créera pas de la richesse d'employer un travailleur, mettons, du Nouveau-Brunswick au Québec et du Québec au Nouveau-Brunswick, alors qu'on a des travailleurs sûrement compétents dans les 2 provinces. Donc, c'est plus un irritant qu'autre chose.

Est-ce que le Québec est prêt à remettre en question toute la réglementation qui a favorisé le développement de l'industrie de la construction dans un contexte où on a 60 % de chômage dans certaines régions du Québec? C'est un gros point d'interrogation. Tout ce qu'on dit, c'est qu'on ne le fera pas en vase clos. On est prêt à regarder, avec le Nouveau-Brunswick, des solutions où il pourrait y avoir une mobilité **peut-être** plus grande des travailleurs et des travailleuses, mais on n'en est même pas rendu là.

Alors, je vous ai donné les chiffres pour vous donner l'état d'esprit des personnes qui négocient autour de la table, et le 6 et le 7, on va voir quel est le sérieux des autres provinces. Si je me fie à l'intervention du député de Drummond, c'est vrai que les premiers ministres ont essayé, dans l'entente de Charlottetown, de s'entendre sur un libre-échange des considérations économiques, et ça a été très, très, très difficile. Même le Québec s'est objecté sur le principe de judiciariser les règlements des différends qui pourraient intervenir.

Alors, c'est complexe comme dossier. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'on n'a pas l'intention de prendre des décisions qui peuvent affecter des secteurs très importants pour le Québec, mais il faut prendre en considération d'autres représentations qui sont faites, entre autres, par la députée de Kamouraska-Témiscouata et d'autres qui ont des entrepreneurs, des travailleurs sur une zone frontalière où il n'y a pas assez de mobilité. On a même essayé d'avoir une entente plus sectorielle pour certaines zones frontalières sans nécessairement l'ouvrir au Québec, mais on sait très bien que, dans le secteur de la construction, un travailleur de Montréal ne peut même pas aller travailler à **Sept-Îles** si, à **Sept-Îles**, il y a une disponibilité de la main-d'oeuvre.

Alors, attendons le 6 et le 7 à Vancouver. Nous allons émettre un communiqué, et, par la suite, il y aura des négociations et les intervenants pourront nous faire part de leurs représentations pour bonifier la position du

Québec. Je conviens qu'on doit en parler avec les personnes qui seraient appelées à être affectées par une élimination des barrières interprovinciales, mais, sur le principe, le Québec est d'accord. Sur les modalités, c'est ça qu'il faut négocier.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre.

Soutien aux sociétés et organismes d'État

Aide à la construction navale

Suite à la demande du député de Lévis, nous allons procéder, disons, avec son intervention dans le cadre du programme 3, à l'élément 4, Aide à la construction navale. Alors, je cède maintenant la parole à M. le député de Lévis. Vous avez 20 minutes.

Chantier maritime de la MIL Davie

M. Garon: M. le Président, je voudrais tout d'abord remercier ma collègue de Hochelaga-Maisonneuve de me donner une partie de son temps pour poser des questions pour les chantiers maritimes.

Malheureusement, aujourd'hui, il y a juste 1 chantier au Québec, alors que, il y a quelques années, il y en avait 3 et que traditionnellement, au Québec, si on regarde l'histoire des chantiers maritimes au Québec, plus de 50 % des travailleurs des chantiers maritimes au Canada étaient au Québec, et les gouvernements, au cours des dernières années, se sont organisés pour amenuiser ce secteur-là. Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul chantier maritime d'importance majeure, à Lévis. Et j'ai été surpris de constater, dans votre approche **des** grappes industrielles, qu'il n'y a rien concernant le secteur maritime. Alors qu'on est traversé par la Saint-Laurent, alors que le Saint-Laurent est la plus grande voie de pénétration du continent nord-américain, le maritime a l'air d'être complètement absent de l'industrie et du commerce.

Je comprends qu'il y a des gens au ministère qui ont toujours considéré le secteur maritime comme un secteur folklorique, sauf qu'ils seraient **peut-être** mieux de regarder ce qui se passe dans les pays qui marchent. Ils se rendraient compte que le premier pays au monde pour la construction maritime, c'est le Japon, qui est le premier dans d'autres plans aussi. Le deuxième, c'est l'Allemagne et, ensuite, la Corée. Et on remarquera, aujourd'hui, que ce sont des pays qui sont des pays d'avenir, ce ne sont pas des pays qui vivent dans le passé, et que, au contraire, les pays qui sont faibles dans le maritime sont des pays qui sont faibles dans le reste également.

Si on regarde la revue **Fairplay**, par exemple — la revue **Fairplay**, spécialisée dans le domaine maritime — du mois de juillet 1992 et du mois de janvier 1993, vous verrez à quel point le Canada a l'air d'un imbécile **là-dessus**, en juillet 1992 — il est même en bas de l'Autriche, qui n'a même pas de fenêtre sur la

mer — en termes de construction navale, puisqu'il y avait, en construction, au total, en juillet 1992, au Canada, 1200 tonnes, alors qu'il y en avait au-dessus de 20 000 000 de tonnes au Japon, sur 70 000 000 de tonnes dans le monde. Et on voit encore que, en janvier — c'était au-dessus de quelque 60 000 000 de tonnes qui étaient en construction — le Canada avait disparu de la liste, à toutes fins pratiques. Même les pays **sous-développés** les plus pauvres au monde sont en avant du Canada. Alors qu'on exporte 50 % de notre production et qu'on importe 50 % de notre consommation et qu'on est un des pays qui fait sans doute le plus de transport maritime, on n'a aucune politique maritime au Canada. Même le blé qu'on donne à l'étranger, on le donne transporté par des bateaux étrangers, alors que, aux États-Unis, au moins ils font transporter ça par les bateaux américains, avec le Cargo Preference Act, ou encore d'autres mesures aux États-Unis qui font en sorte qu'il y a des retombées économiques dans le secteur maritime.

Je ne sais pas si ça vous a été dit, à votre ministère, parce que, à ce moment-là, on était en concurrence avec Marine, et on n'avait pas beaucoup la faveur du ministère de l'Industrie et du Commerce... Ce n'était pas leur chantier, Lauzon, mais malgré ça, en compétition avec tous les chantiers d'Amérique du Nord, le chantier de Lauzon a fait 13 plates-formes de forage en haute mer pour le Texas dont la plus petite coûtait 75 000 000 \$. Ce n'était pas des brimbales, là. Ça, c'était en compétition avec tous les chantiers. Tout le monde pouvait soumissionner. Le Texas n'avait pas de cadeau à nous faire. Ce n'était pas subventionné, en plus. Alors, on était capable de concurrencer.
(11 h 50)

On a eu des travaux, dans les dernières années, à cause de la conjoncture, ne nous contons pas d'histoires, là. On a hérité, au fond, de la frégate et demie de Vickers et de la frégate et demie de Marine. Ce n'est pas parce qu'on l'avait eu. Ce n'est pas nous autres qui l'avait eu. On soumissionnait, nous autres, avec Pratt & Whitney, à Lauzon, et Saint John, lui, avec Vickers et Marine. On sait que ce n'est pas les soumissions qui ont joué. D'ailleurs, je pense bien que le prix de fabrication, aujourd'hui, avec les prix qui étaient discutés dans le temps, c'est le jour et la nuit. Pourquoi? Parce que le ministère de la Défense n'avait pas fait de bateau depuis 40 ans et qu'on a vu que le prototype avait demandé plus de 45 000 changements.

Sauf que, parce que Vickers a eu des difficultés financières et que les Français voulaient acheter Marine mais ne voulaient pas avoir la partie navale, on a hérité de 3 frégates qui avaient été données au Québec, à ce moment-là. Parce que, sur le premier contrat de 6 frégates, Saint John s'était engagé à en faire 3 au Québec. Et, dans le deuxième contrat de 6 frégates qui a été accordé il y a quelques années, lorsque le responsable du Conseil du trésor était apparemment en charge des négociations, on en a eu 0 sur 6, dans le deuxième contrat de frégates, qui était des plus payant parce que l'expertise, maintenant, de frégates, qui n'avaient pas

été fabriquées au Canada depuis une quarantaine d'années, était acquise.

Ce que je voudrais savoir, ce matin, essentiellement, c'est: Quelles sont les perspectives du ministre? Il n'est pas dans les grappes, le secteur maritime. Moi, j'ai été estomaqué de voir que ce n'était pas dans les grappes — parce que c'est l'approche du ministre d'avoir des grappes dans les secteurs qu'il considère importants — alors que l'aérospatiale y est. Pourtant, l'aérospatiale, actuellement, est en diminution partout dans le monde et le maritime est en augmentation partout dans le monde. Alors, je ne sais pas si c'est parce qu'on n'est pas connecté avec le reste du monde, dans une perspective de libre-échange. Je n'ai rien contre l'aérospatiale, mais le secteur qui «swing», actuellement, c'est le maritime. Nous autres, on n'a pas l'air d'être dedans. Ça n'a pas l'air d'être important.

Il y a des retombées économiques importantes pour le Québec, aussi, en termes d'achat de toutes sortes de sous-produits. Et, cet hiver — moi, j'ai été estomaqué, mais ça **m'apparaît** révélateur — quand le fleuve Saint-Laurent a été bloqué 29 jours dans la glace, il n'y a pas eu un son du ministre, d'aucun des ministres du gouvernement. C'était comme s'il n'y avait rien là. Je comprends que le ministre des Transports est plus intéressé à faire des routes au Moyen-Orient pour montrer son expertise. Moi, je pensais que votre expertise, c'était des routes l'hiver, mais apparemment que c'est au Moyen-Orient. C'est **peut-être** pour ça qu'il est absent cette semaine. Mais 29 jours pris dans la glace et pas un mot du ministre des Transports et pas un mot du ministre de l'Industrie et du Commerce, c'est quand même surprenant, alors que je vais vous dire qu'il y a des compagnies qui venaient à Montréal... Je vais vous dire que le gars qui prend le bateau, l'hiver prochain, pour s'en venir à Montréal, ça prend quelqu'un qui a le goût du risque.

Mme Harel: Ça prend des grosses assurances.

M. Garon: C'a tellement d'impact. On ne réalise pas à quel point. Dans mon comté, il y a une femme que je connais très bien, qui est traiteur. Elle dit que 2 inaugurations ont été retardées parce que la marchandise était prise dans les bateaux, seulement dans un comté, à Lévis, parce qu'il y avait de la marchandise prise dans un bateau. L'inauguration de 2 entreprises — elle devait préparer le buffet — a été retardée. À Montréal, j'ai rencontré des groupes qui m'ont dit que plusieurs ont perdu des millions de dollars à cause de la marchandise prise dans les glaces. Quand on dit, aujourd'hui, qu'on est dans le «just on time» dans le transport... Honda, qui manufacture à Columbus, à 6 heures d'approvisionnement, 249 fournisseurs, imaginez-vous que, s'il se fait livrer sa marchandise par le fleuve Saint-Laurent, il va piquer du nez. Il ne vivra pas longtemps, il ne pourra pas être compétitif.

Parce que 29 jours pris dans la glace, quand on regarde le secteur industriel actuel, comment ça fonctionne, avec des inventaires de courte durée, ça veut

dire qu'on est complètement flailé si on n'a pas compris l'importance de ça. Et le gouvernement n'a pas réagi d'aucune façon, alors qu'on demandait la permission à la Nouvelle-Écosse, à Halifax, pour nous envoyer des bateaux et des brise-glaces, alors qu'on paie des taxes. Par exemple, on paie 25 % des taxes à Ottawa et 36 % des dépenses se font dans les Maritimes, entre 15 et 18 % au Québec, pour la garde côtière.

Alors, ma première question, c'était de demander au ministre: Quelles sont ses orientations par rapport au chantier maritime, le seul qui reste, Davie, qui est là depuis le début de la colonie, sous différents noms, et qui est un chantier qui, quand il a eu la chance de concurrencer à armes égales, a été capable de concurrencer? Et on voit aujourd'hui, par exemple, des pays comme l'Allemagne de l'Est, qui subventionne ses chantiers à 36 %; accepté pour la Communauté européenne, 36 % subventionné. Tous les pays dans le monde subventionnent leurs chantiers, tous les pays européens, la Corée, le Japon, tous, d'une façon ou de l'autre, et, nous, on n'a aucune politique maritime. On dit aux gens: Allez-y. Un peu comme si on disait à un boxeur: Je vais t'attacher les 2 jambes et les 2 pieds et essaie, force, essaie de lui donner une volée. Alors, on demande aux gens de concurrencer, comprenez-vous, à armes complètement inégales, et le gouvernement, on ne sait pas s'il a une politique.

Aujourd'hui, c'est même rendu compte que le député fédéral, M. Fontaine, dans un pamphlet qu'il distribuait dans le comté de Lévis, il y a quelques jours, disait qu'il demande au gouvernement du Québec d'accepter le plan. Apparemment qu'il y a un plan qui a été proposé par Davie. Il dit: «En tant que député fédéral de Lévis, je trouve que cet objectif des autorités de MIL Davie — je vous fais grâce de tout ça, de tout le pamphlet, pour ne pas prendre le temps au complet là-dessus — est intelligent et s'inscrit bien dans la continuité des efforts et des contributions que nous avons effectués depuis 1984. J'espère que l'actionnaire principal de MIL Davie inc., à savoir le gouvernement du Québec, va très rapidement accepter ce plan proposé par le président Véronneau et son équipe. Dès que le gouvernement de la province de Québec, actionnaire de MIL Davie, aura accepté ce plan, nous allons nous attaquer au développement d'un prototype de cette série de bateaux de 40 000 tonnes et, en même temps, nous allons travailler intensément pour que des contrats ponctuels, traversiers ou produits reliés au projet Hibernia puissent permettre la conservation de nos emplois et des expertises développées par nos travailleurs.»

On sait, quand il réfère au traversier, qu'il y a la question du traversier des Iles-de-la-Madeleine. Le bateau est fini, il a 28 ans. Même, j'ai été m'enquérir aux Iles, récemment, et on m'a dit que, si on n'avait pas pris une décision d'ici le mois de juin, on achèterait un bateau usager. Le gouvernement fédéral, alors qu'il s'est retiré de ce qu'il paie au Québec dans les traversiers, il paie 135 000 000 \$ dans les Maritimes, et on paie le quart des taxes à Ottawa. Ça veut dire à peu près 35 000 000 \$ qui viennent du Québec. Et, même avec

un bateau neuf, on parle de frais d'immobilisation et de fonctionnement de 6 000 000 \$ par année. C'est beaucoup moins que les 35 000 000 \$ qu'on paie pour faire vivre les Maritimes. Mais, là, on ne sait pas ce qu'il va se passer, encore là, par rapport au traversier, et, encore là, c'est un contrat qui, s'il était donné immédiatement, permettrait au chantier de fonctionner dans une période intérimaire, puisqu'il s'agit quand même d'un bateau de 70 000 000 \$ à 100 000 000 \$, **dépendamment** de ce qu'on va mettre dedans.

Alors, question un peu générale au ministre: Quelles sont ses orientations par rapport au chantier MIL Davie? Parce que tout le monde sait actuellement que, par rapport au chantier Davie, il doit y avoir des décisions qui se prennent incessamment.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, M. le ministre de de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie.

M. Tremblay (Outremont): Je voudrais tout d'abord remercier le député de Lévis pour son intervention. La députée de Kamouraska-Témiscouata, tout à l'heure, nous a fait valoir l'importance du secteur de la construction pour sa région. Au même titre, le député de Lévis nous démontre un intérêt très évident pour le chantier maritime.

Pourquoi le chantier maritime ne fait-il pas partie d'une grappe industrielle? Parce que le concept des grappes industrielles, c'est des entreprises qui interagissent entre elles, se complètent et se concurrencent pour améliorer leur productivité et accélérer leur croissance. Mais ça ne veut pas dire, parce que nous n'avons qu'une seule entreprise, qu'on n'est pas prêt à l'aider, au contraire. Les grappes industrielles, c'est la continuité de l'approche entreprise, mise de l'avant par le gouvernement au cours des 7, 8 dernières années. Donc, si l'entreprise est compétitive, si les variables essentielles sont en place pour permettre à un secteur de se développer, c'est évident que, s'il n'y a qu'une seule entreprise — parce que c'est ça que le député de Lévis disait tout à l'heure, que nous n'avons qu'un seul chantier maritime — alors c'est très difficile pour ce chantier maritime de faire partie d'une grappe industrielle.

Mais, ça ne veut pas dire que, par l'approche entreprise, on ne peut pas l'aider, au contraire. Parce que, récemment, l'entreprise a été reconnue par l'OTAN au niveau de la qualité de ses produits et également au niveau de la qualité de sa direction — M. Véronneau est présent ici et est prêt à répondre à toutes vos questions — et également au niveau de la qualité du travail des représentants des travailleurs et des travailleuses, que ce soit M. **Gérald Larose**, le président de la CSN, M. Richard Gauvin, qui est le président du syndicat de la MIL Davie. Donc, on s'aperçoit qu'il y a réellement un travail d'équipe.

(12 heures)

J'aimerais rappeler au député de Lévis que, en 1986, il y avait moins de 400 travailleurs sur le chantier MIL Davie, et, si, aujourd'hui, il y a encore près de

3000 travailleurs, c'est grandement à cause du présent gouvernement. Je suis bien d'accord de prendre des beaux risques. Ça, je l'accepte, prendre des beaux risques, mais, si on lit le document d'orientation du Parti québécois, c'est certain que vous allez régler le problème des chantiers maritimes, parce que, si vous mettez en place une armée, vous allez sûrement mettre en place des bateaux de guerre. Donc, ça va sûrement aider le développement du seul chantier maritime au Québec.

Ce que nous avons préféré faire, à court terme, c'est, dans un premier temps, d'assainir la situation financière des chantiers maritimes. Donc, les chantiers maritimes sont profitables, des légers profits, on en convient, mais, depuis 1990 et 1991, et également en 1992. Présentement, il y a, c'est-à-dire au 15 avril 1993, 3015 travailleurs sur les chantiers. Les contrats en cours: la frégate de la ville de Québec, livraison juillet 1993; la frégate Regina, livraison décembre 1993; la frégate NCSM Calgary, livraison juin 1994; le destroyer Arthabaska, livraison en juin 1994 et le destroyer Huron, livraison décembre 1994. L'incidence de ces contrats sur le niveau d'emplois — et c'est très important, puis on en convient avec le député de Lévis — c'est que la fin de chaque contrat entraîne la perte de plus de 500 emplois. Le carnet de commandes, présentement, après 1994, il n'y a pas beaucoup de contrats. Je dirais même que le carnet est presque vide.

Alors, les options envisagées, l'option prioritaire de la direction de MIL Davie et de la Société générale de financement, c'est la réorientation des marchés. À cet effet, on réalise pourquoi parce qu'on réalise que le marché traditionnel, le marché canadien, est nettement insuffisant. Il n'y a aucune construction de navires commerciaux depuis 1982. Les prévisions de contrats du gouvernement fédéral montrent une régression importante pour les prochaines années. Il y a une fragmentation, une compression et, souvent, une suppression complète des budgets dans les marchés qui étaient traditionnels au chantier MIL Davie, et il semblerait qu'il n'y a aucune reprise prévisible, du moins à court terme.

Par contre — parce qu'on lit les mêmes revues, on est bien conscients que la revue **Fairplay**, c'est la lecture de chevet du député de Lévis, donc on en prend connaissance et, quand on n'a pas toujours le temps d'en prendre connaissance, il est assez gentil pour nous en donner une photocopie, et je l'apprécie beaucoup — il y a des marchés à fort potentiel, entre autres la construction pour le marché international. Donc, tous les indices prédisent un boom imminent dans la construction de remplacement et un fort marché pour les 10 prochaines années. Par exemple, plus de 95 % des pétroliers en service, en 1993, seront remplacés d'ici 15 ans. Les prix internationaux de construction vont augmenter substantiellement, dès l'année prochaine, entre autres à cause du taux de change sur le yen. On s'aperçoit, également, que les coûts de production au Japon et en Corée vont augmenter, également, de façon importante, rendant le Québec, éventuellement, beaucoup plus compétitif, et les analystes prévoient un excédent de la

demande sur l'offre. Les chantiers à succès de pays industrialisés ont démontré qu'il y a une place pour les chantiers comme celui de la MIL Davie dans le marché international.

Les objectifs. Quels sont les objectifs que nous visons? De construire en série de 3 à 4 navires par année, dans un créneau bien particulier, atteindre une rentabilité acceptable le plus rapidement possible et maintenir, surtout, le niveau d'emplois, à moyen terme. Mais qu'est-ce que ça va impliquer? Ça va impliquer des investissements pour développer des infrastructures de production, donc des investissements importants, et ça va, également, nécessiter du fonds de roulement important pour cette entreprise. Alors, nous, comme gouvernement, on dit qu'on veut établir des alliances stratégiques, on veut un partenaire qui connaît bien les marchés visés. On n'a pas l'intention de s'aventurer seuls à concurrencer sur la scène internationale, sans un partenaire qui a été identifié. On veut de nouvelles conventions collectives avec les travailleurs et les travailleuses.

Je voudrais profiter de cette occasion pour citer très brièvement Richard Gauvin, le président du syndicat, qui dit: «Les changements — et je le cite — que nous vous proposons — en parlant à ses travailleurs et travailleuses — seront majeurs, mais nous sommes convaincus que tous en bénéficieront et que nous serons en mesure de percer le marché international. Les salariés sont conscients que les prévisions de mise à pied sont d'environ 900 personnes pour les 9 prochains mois de l'année 1993 et de 500 autres personnes pour les 4 premiers mois de l'année 1994». Donc, les travailleurs sont bien conscients que, si rien ne se passe, il va y avoir des mises à pied importantes, mais, à cause du nouveau contrat social que nous avons développé avec les représentants des travailleurs et des travailleuses, ils sont devenus des partenaires de la démarche. Et je continue à citer: «...donc, un total de 1400 mises à pied d'avril 1993 à avril 1994, et ce, avec la convention collective actuelle. Cependant, sans modification à l'organisation du travail, il n'y aura probablement pas de reprise, dû au manque de contrats.

«Or, il faut être compétitif, réduire les coûts d'exploitation et faire en sorte d'apporter des changements utiles et nécessaires, tout en éliminant les temps improductifs que nous occasionne la convention actuelle et les lacunes au niveau de la planification et de l'administration. De plus, afin de percer le marché international, il est nécessaire que la Société générale de financement accepte le plan de travail de MIL Davie — vous y avez fait référence tout à l'heure — qui est essentiel, afin de réaménager les infrastructures actuelles — les investissements que je mentionnais tout à l'heure — et les équipements désuets, lesquels vont nous permettre de hausser, aussi, la productivité de façon considérable et de fonctionner adéquatement dans la construction des bateaux de 40 000 tonnes en série. L'objectif est de régler la négo le plus tôt possible pour minimiser l'impact de ces mises à pied.

«Nous sommes convaincus — toujours les travail-

leurs qui parlent — que le refus de modifier la convention collective entraînerait inévitablement un risque énorme et la fermeture du chantier et la perte de tous les emplois pour les années à venir. Nous avons donc pris nos responsabilités dans le meilleur intérêt de nos membres et nous sommes convaincus que vous saurez aussi prendre vos responsabilités.» Je citais le président, Richard Gauvin, qui est le président du syndicat qui représente les travailleurs et les travailleuses.

Il faut une entente également avec les Travaux publics Canada pour l'utilisation d'une cale sèche et l'obtention de contrats transitoires. Le député de Lévis a référé à ça, tout à l'heure.

Quelles sont les opportunités? Une fois qu'on connaît le potentiel du marché, qu'on connaît la complicité entre tous les intervenants et un partenaire éventuel, il faut identifier les opportunités, alors accéder à un marché en expansion et faire de MIL Davie une entreprise profitable, conserver des emplois bien rémunérés dans une entreprise à haute valeur ajoutée, M. le député de Lévis. Même si, parce qu'elle est la seule entreprise au Québec, elle ne peut pas faire partie d'une grappe industrielle au Québec, c'est une entreprise d'avenir. On veut maintenir les emplois, qui sont importants dans la région, on veut conserver une compétence unique en construction navale à l'échelle canadienne, on veut conserver le dernier chantier naval majeur au Québec, on veut également bonifier les retombées économiques de l'ordre de 1 350 000 000 \$ au Québec pour les 10 prochaines années, puis on veut maintenir les revenus gouvernementaux de l'ordre de 207 000 000 \$ pour le gouvernement du Québec et de 165 000 000 \$ pour le gouvernement fédéral, au niveau de l'impôt et de la parafiscalité.

Alors, les contrats transitoires. Quels sont ces contrats transitoires? La construction du premier navire de série ne peut commencer qu'au milieu de l'année 1995. Donc, le défi, c'est d'assurer la transition dès décembre 1993, lorsque les contrats militaires vont baisser et que la main-d'oeuvre va atteindre un seuil critique. Il faut toujours garder la masse critique de la main-d'oeuvre. On doit absolument obtenir des contrats transitoires ou ponctuels pour maintenir un niveau minimum d'activité sur le chantier et éviter une décroissance de la main-d'oeuvre.

(12 h 10)

Vous avez mentionné le traversier des **Iles-de-la-Madeleine**. Oui, nous sommes en négociations. C'est très important que le Lucy Maud Montgomery soit confié le plus rapidement possible à un nouveau... Ce qu'on recherche, ce n'est pas un radoub, c'est la construction d'un nouveau traversier pour répondre à des attentes qui sont importantes pour ce traversier. Je ne veux pas donner la liste, parce que vous le savez, M. le député de Lévis, vous allez comprendre que, le jour où on va sortir cette liste, on va faire des jaloux partout au Canada et tout le monde va cibler les mêmes contrats transitoires.

Donc, nous avons une liste au niveau des bateaux qui ont été **identifiés** par le gouvernement fédéral et, s'il

y a possibilité d'accélérer certains de ces contrats, c'est ce que nous négocions présentement. Nous n'avons pas laissé tombé la construction pour le projet **Hibernia** au niveau, entre autres, des navires de support et des navires de service. Donc, on le regarde. Il y a d'autres possibilités avec des traversiers, des transbordeurs et, également, d'autres bateaux qui sont disponibles.

Donc, oui, nous sommes conscients de l'urgence de la situation. Oui, l'équipe de direction travaille en partenariat avec des investisseurs qui seraient intéressés d'apporter pas uniquement des commandes éventuelles, de l'expertise technique, mais également des capitaux pour partager le risque avec le gouvernement du Québec dans la relance éventuellement du chantier, et nous travaillons avec les représentants des travailleurs et des travailleuses pour assurer la réussite du seul chantier maritime qui existe au Québec.

M. Garon: Dans la lettre du président du syndicat, il parle aussi d'investissements au chantier. Il parle de ce que les travailleurs peuvent faire, mais il dit aussi ce que l'entreprise doit faire. Parce que vous savez qu'il y a beaucoup de secteurs où la productivité pourrait être augmentée considérablement s'il y avait un minimum d'investissement. Dans le secteur de la tuyauterie, je me rappelle il y a quelques années, on disait que, s'ils investissaient le moins, la productivité augmenterait de 40 %. Parce que ça dépend des équipements qu'on a dans les chantiers pour être efficaces, également.

Alors, le gouvernement, parce que le gouvernement aujourd'hui est devenu l'actionnaire principal, qu'est-ce qu'il entend faire? Est-ce que vous avez lu la lettre du syndicat pour dire que, les conditions de travail, il faut changer la convention collective? Vous avez vu que le président du syndicat a dit, en gros, qu'il était d'accord pour qu'il y ait des changements. Mais ce que je vous demande, le gouvernement: Qu'est-ce que le gouvernement entend faire au point de vue des investissements dans le chantier?

Deuxièmement, par rapport à la période intérimaire, intermédiaire actuellement... Parce que, **Hibernia**, contons-nous pas de chansons, on a bâti des chantiers maritimes de toutes pièces, subventionnés à 100 % par le gouvernement fédéral, par le Fonds de développement régional, pour Terre-Neuve. Bull Arm, ça n'existait pas. Il n'y avait rien là. C'était de la roche puis une baie. Là, il y a quelque chose à Bull Arm. Marystown a été revarloppé, alors le gouvernement fédéral va avoir tendance à vouloir le faire revivre.

Des contrats, au Canada, il y en a. **Contons-nous** pas d'histoires. C'est parce qu'on n'a pas de **politique** maritime, sauf qu'on exporte 50 % de **notre production**. On en a, des contrats, mais, quand vous dites **que vous** prenez ça comme un fait acquis que le Canada ne donne pas de contrat, c'est parce qu'on est un gouvernement d'innocents. Contons-nous pas d'histoires. Un gouvernement naïeux comme ça dans le domaine maritime...

Même la revue **Fairplay**, si vous la lisez de temps en temps — je vais vous en faire rapport — le dit. Dans

le temps du lac Meech, ils sont venus ici. Les gens, le reporter disait: J'ai essayé de savoir s'il y avait une politique maritime au Canada et j'ai constaté qu'il n'y en aurait pas. On parlait beaucoup du lac Meech. On disait que, si le Québec devenait indépendant — le Québec pourrait devenir indépendant si le lac Meech n'était pas adopté — lui, il aurait une politique maritime parce que c'est tellement évident que ça serait dans son intérêt. Et il nommait même des compagnies qui pourraient venir s'établir au Québec si le Québec devenait indépendant et avait une politique maritime, qui quitteraient les Bermudes. C'est une revue de Londres — je ne sais pas si vos fonctionnaires vous ont aussi rapporté ces articles-là — qui montre qu'il y a un minimum de politique maritime.

Sauf que, aujourd'hui, il n'y a pas de politique maritime au Canada. N'importe quel rafiot... Vous savez, le Braer, qui a brûlé aux îles Shetland, il s'en venait ici avec un équipage recruté dans les heures précédant son départ, ou les jours précédant son départ. Souvent, on a, dans le fleuve, des équipages qui viennent, qui ont été rapaillés un peu dans les bars autour du port, des équipages, des fois, qui ne parlent même pas la même langue et qui arrivent ici, des fois, qu'il faut habiller, parce qu'ils arrivent en shouclagues et en t-shirt au mois de janvier.

Alors, là, il ne faut pas présenter ça comme ça. Actuellement, c'est le folklore, parce qu'il n'y a pas de politique maritime à Ottawa, puis le Québec, qui a le plus intérêt à ce qu'il y en ait une, ne dit rien. Alors, moi, ce que je demande au ministre, c'est: Qu'est-ce qu'il va faire? Non seulement ça, Montréal est dans la merde actuellement, parce que Montréal, sur le plan des transports, n'est plus rien. Ce n'est plus rien sur le plan maritime. Écoutez, un fleuve bloqué 29 jours, en 1993, là, ça, là, c'est un désastre! Ça n'a pas de bon sens, et on a entendu un silence de mort. Je suis à peu près un des seuls qui est allé intervenir là. Alors, un silence de mort. C'est un désastre, ça! Montréal n'est plus une plaque tournante sur le plan maritime, n'est plus une plaque tournante sur le plan aérien, n'est plus une plaque tournante sur le plan des chemins de fer par des décisions administratives du gouvernement fédéral, et le gouvernement du Québec ne dit rien. Alors, là, ce n'est pas...

L'avenir du Québec, dans le libre-échange, c'est le secteur maritime, parce qu'on ne viendra pas d'ailleurs autrement que par bateau. Alors, qu'est-ce qu'on fait? On n'a pas de politique. C'est ça que je dis, essentiellement. Je demande au gouvernement: C'est quoi, sa politique? Parce que la meilleure voie de pénétration du continent nord-américain, c'est encore le fleuve Saint-Laurent. Je vais vous dire une chose, les containers, ils sont à Montréal pour combien de temps, avec des folies comme l'hiver passé? Je sais que M. Chrétien pense que le Québec, c'est un gros Nouveau-Brunswick. Vous avez de l'air à avoir des gros débats avec le gros Nouveau-Brunswick. Le petit Nouveau-Brunswick et le gros Nouveau-Brunswick se parlent. Mais, si on a des politiques comme ça, je vais vous dire qu'on va s'en

aller chez le diable, alors que le début, c'est d'avoir au moins un début de politique maritime.

Alors, actuellement, les bateaux, le chantier qui peut en fabriquer... On n'est pas en compétition avec les autres, il n'y en a plus de chantiers maritimes, actuellement. Il y a Irving, mais, essentiellement, il n'a jamais été dans la construction commerciale, Irving. Il a toujours travaillé pour ses propres bateaux à lui, et là il fait des frégates avec un contrat de son ami Brian, qui lui rend le service qu'il lui a rendu pour le faire élire chef.

Dans le secteur de l'avenir, quelle est la position du gouvernement du Québec par rapport à ça et comment a-t-il l'intention de se positionner? Parce que, si les décisions ne se prennent pas immédiatement, il va y avoir des mises à pied considérables qui vont se faire en 1993 et en 1994. Parce qu'un bateau... Quand on dit, on pèse sur le piton, le bateau ne commence pas le lendemain matin. D'ailleurs, si vous allez faire un tour au chantier, dans la salle à dessin, vous allez vous apercevoir que la majorité des gens qui sont dans la salle à dessin — puis il y a beaucoup de monde dans la salle à dessin au chantier maritime — viennent du comté de Charlesbourg. Les gens qui sont dans le chantier maritime ne sont pas tous des gens de Lévis, contrairement à ce que vous pensez. Il y a plus de 50 % des travailleurs qui ne viennent pas du comté de Lévis. Dans la salle à dessin, vous allez faire un tour, vous allez demander à tout le monde d'où ils viennent, et ils vont vous dire qu'ils viennent de Charlesbourg. Je l'ai fait déjà, puis je le sais. Il y en a beaucoup qui viennent de Montmagny. Il y en a même qui viennent de Kamouraska. Il y a même des gens qui viennent de Sorel, qui étaient dans la marine avant, qui passent la semaine à Lauzon et retournent rester à Sorel parce qu'ils aiment Sorel. Alors, il y a des gens d'un peu partout. C'est la plus grosse industrie dans la région de Québec, et de loin. À 3000, 3500 employés, c'est de loin... Parce que Daishowa, avec le siège social, c'est 1500. Après ça, on tombe dans des affaires beaucoup plus petites.

Alors, il y a un effet d'entraînement considérable dans la région de Québec, et, aussi, c'est parce que, sur le secteur maritime... Quand on va laisser tomber les chantiers Davie, là, c'est le signal que le chantier maritime au Québec, c'est fini, et on deviendra un genre de république de bananes. Ne pensons pas qu'on va être dans le libre-échange si le maritime n'est pas important au Québec. On ne sera jamais dans le **libre-échange** d'une façon sérieuse si le maritime n'est pas important au Québec.

M. Tremblay (Outremont): Alors, M. le Président, je voudrais rassurer le député de Lévis pour lui dire que je suis très conscient de l'importance des chantiers maritimes et de l'incidence que ces chantiers maritimes peuvent avoir dans toutes les régions du Québec. Il en a mentionné plusieurs. Vous auriez pu, également, mentionner Outremont, parce qu'il y a des personnes d'**Outremont** qui travaillent au niveau des chantiers maritimes. Alors, imaginez-vous, s'il y en a d'Outremont, il y en a sûrement, dans les chantiers maritimes,

de toutes les régions du Québec.

Mais une politique maritime, ce n'est pas d'hier que ça n'existe pas. Je me rappelle, c'est au milieu des années soixante-dix. Alors, on a le choix, aujourd'hui, de consacrer nos énergies à essayer de convaincre le gouvernement fédéral de mettre en place une politique maritime ou d'essayer de trouver une solution concrète pour le seul chantier qui nous reste au Québec. Alors, quand vous dites que Québec ne dit rien, quand Québec ne dit rien publiquement, vous avez raison: ça ne veut pas dire qu'on ne fait rien.

Alors, **peut-être** qu'on aurait intérêt à se taire publiquement parce que c'est un dossier qui n'est pas facile. Je veux juste vous rassurer qu'on fait des représentations de façon régulière aux ministres responsables de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie et du Commerce extérieur, au présent ministre de la Justice, ministre des Transports, ministre du développement régional et, également, au ministre responsable du Conseil du trésor. C'est la raison pour laquelle, lorsqu'on a eu certains problèmes au niveau des chantiers, le gouvernement fédéral a accepté d'injecter 263 000 000 \$ additionnels pour finir, du moins, les contrats existants et le gouvernement du Québec a injecté 100 000 000 \$.

(12 h 20)

Donc, je ne pense pas qu'on ait à justifier publiquement les efforts considérables du gouvernement du Québec au niveau de ses représentations au gouvernement fédéral. Je me rappelle très bien les premières interventions lorsque j'ai assumé les fonctions de ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. Vous m'aviez posé la question, M. le député de Lévis, et vous aviez dit: Ah! il ne se réglera rien. Mais on a accepté cette critique constructive pour aller chercher 263 000 000 \$ au niveau du gouvernement fédéral pour assurer le maintien des emplois.

M. Garon: Il faut compter les erreurs. C'est 45 000 changements.

M. Tremblay (Outremont): Deuxièmement, ce qu'on recherche là — sur les principes, M. le député de Lévis, on est d'accord, on n'a pas besoin de parler des principes — c'est une solution à moyen terme. On ne veut plus créer des attentes au niveau des travailleurs et des travailleuses si on n'a pas un chantier qui présente des perspectives de rentabilité à moyen et à long terme. Donc, on a un plan, un plan qui nous est présenté par la direction de MIL avec la Société générale de financement, et on l'étudie présentement. Nous avons même rencontré des représentants du partenaire éventuel. Donc, c'est pas mal avancé. Par contre, ça ne règle pas le problème à court terme, qui est les transitions. Alors, on est en discussion avec les représentants du gouvernement fédéral pour répondre au maintien des emplois qui vont assurer la masse critique pour nous permettre, lorsque nous aurons finalisé les négociations avec le partenaire qui a les ressources financières, l'expertise technique et l'accès à un certain réseau pour commercia-

liser les produits. Nous serons prêts. Alors, ça se fait parallèlement, donc il nous faut la transition. Finalement, ce que ça prend, c'est ce partenaire, oui, mais ça va nécessiter des investissements.

La question qui est posée, c'est de savoir: Ces investissements, ça représente combien d'argent? Selon les informations préliminaires que nous avons, il faudrait réoutiller le chantier et remplacer les équipements désuets. On parle de sensiblement 60 000 000 \$. Au niveau du fonds de roulement, on parle de l'ordre de 50 000 000 \$ de dollars. Alors, le gouvernement du Québec serait appelé, soit par le biais de garantie ou par le biais d'une injection de fonds avec un partenaire, à assurer la réussite du chantier et des montants dont on vient de discuter.

On n'a pas, en ce moment, toutes les informations nécessaires, au niveau de la transition et au niveau du plan d'action avec le partenaire qui est prêt à s'impliquer financièrement, pour répondre aux questions aujourd'hui, mais je voudrais vous rassurer en vous disant que le chantier maritime, c'est important. Il serait inconcevable — j'emploie un mot que vous allez sûrement apprécier — que, avec les avantages comparatifs que nous avons au niveau de la Voie maritime du Saint-Laurent, d'un chantier qui a fait ses preuves depuis presque 100 ans au niveau de la construction, oui, de bateaux, mais également de modules, également de plates-formes de forage et également de bulles sonars avec les Américains... Alors, il y a un potentiel. Qu'est-ce que ça veut dire, exactement? Je ne peux pas vous le dire aujourd'hui, mais je peux vous assurer notre entière collaboration pour tenter de tout faire ce qui est humainement, financièrement et matériellement possible pour assurer la réussite du chantier à moyen et à long terme.

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Audet): Oui. Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Hochelaga-Maisonneuve.

Fusion de Canadien avec American Airlines

Mme Harel: Je vous remercie, M. le Président.

Compte tenu du peu de temps qu'il reste pour la suite de nos travaux, tout en félicitant mon collègue, le député de Lévis, pour la passion qu'il manifeste à bon droit pour ce dossier, qui a un effet d'entraînement considérable dans sa région, j'aimerais aborder la question d'un dossier qui a aussi un effet d'entraînement considérable dans la région de Montréal cette fois, qui est le dossier de l'éventuelle **fusion**, de l'hypothèse de fusion de Canadien avec American Airlines.

Est-ce que le ministre a pris connaissance de l'étude réalisée par le professeur Martin, professeur d'économie à l'Université de Montréal, à l'effet que cette fusion risque, et je cite, «de démanteler la seule grappe industrielle internationalement concurrentielle reconnue au Québec, celle de l'aéronautique», qui, comme on le sait, est fortement concentrée à Montréal.

Est-ce que le ministre a pris connaissance de cette étude? Est-il conscient de l'impact que ça a sur cette grappe industrielle reconnue à l'échelle internationale? Est-il conscient que le scénario de fusion met en cause d'éventuelles pertes d'emplois qui pourraient totaliser 8000 emplois pour l'ensemble du Québec? Quelles sont les interventions que lui-même a faites et que son ministère continue de faire?

M. Tremblay (Outremont): Oui, M. le Président, nous sommes très conscients de l'impact que cette fusion pourrait avoir sur le maintien des emplois au Québec. Ce dossier relève de mon collègue, le ministre des Transports, qui nous informe sur une base régulière des développements dans le dossier. Au niveau du Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal, c'est un dossier qui est très d'actualité, et il y a une coordination importante, avec le président du Conseil du trésor, ministre responsable du développement du Grand Montréal, du ministre du Transport, du ministre du Tourisme et également du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie.

Les efforts du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, présentement, sont concentrés sur l'atelier de réparations, parce qu'il y a énormément d'emplois d'impliqués, et nous évaluons, avec les différents intervenants, le potentiel de développement de cet atelier. Nous voyons qu'il y en a un potentiel de développement, parce que, à la suite de l'association d'Air Canada avec Continental, ça a déjà créé certains emplois à court terme. Alors, oui, on apporte notre soutien, comme ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, au ministre des Transports, qui est responsable de ce dossier.

Mme Harel: Alors, M. le Président, puisque ça semble intéresser au plus haut point les collègues du ministre et lui-même, quelles sont les représentations qui ont été faites devant l'Office national des transports, qui discute de ce dossier présentement?

M. Tremblay (Outremont): Je n'avais pas répondu à une autre question. Le rapport...

Mme Harel: Martin.

M. Tremblay (Outremont): Le rapport Martin, non, je n'ai pas pris connaissance du rapport Martin, et, en ce qui concerne les représentations au niveau de l'Office des transports, c'est fait par le ministre responsable, le ministre des...

Mme Harel: Est-ce qu'il y en a eu? De quelle nature ont-elles été?

M. Tremblay (Outremont): Bien, il faudrait lui demander, au ministre...

Mme Harel: Mais il ne fait pas partie d'un comité, dont il vient de nous parler, avec ses collègues sur

cette question-là?

M. Tremblay (Outremont): Oui, mais c'est lui, le ministre responsable, alors il faudrait peut-être demander à ce ministre, qui a la responsabilité du dossier, ce qu'il en pense.

Mme Harel: Alors, dans le cas d'Elkem, je voyais tantôt notre collègue, le député de Salaberry-Soulanges, et, l'an dernier, il interrogeait le ministre sur les suites qui allaient être données dans le dossier de la compagnie Union Carbide à Melocheville, compte tenu de l'achat par la compagnie Elkem norvégienne et de la fermeture d'une entreprise qui était pourtant performante, qui avait notoirement amélioré sa productivité. Le ministre répondait, l'an dernier, le 11 juin 1992, et je cite: «Nous sommes en pourparlers avec l'entreprise pour finaliser des ententes. Les dirigeants reviennent au Québec le 15 juin. On attend leur réponse. Je voudrais assurer le député qu'il n'y aura aucun effort de ménagé pour assurer la réussite de cette entreprise et surtout le rappel le plus rapidement possible». Il y a 1 an de ça, où est-ce que c'en est maintenant?

M. Tremblay (Outremont): J'ai eu la réponse d'Elkem et je les ai rencontrés à 2 reprises, par la suite. La réponse, c'est que le redémarrage de l'usine tel quel ne sera pas fait par l'entreprise. Par contre, l'entreprise est prête à considérer une nouvelle vocation, qui est sensiblement de recycler des poussières d'acier et des brasques d'aluminium, à cause de l'importance du marché québécois. Il y a des études importantes qui ont été faites en Norvège, et ce que nous discutons présentement avec l'entreprise, c'est la possibilité de transférer de la Norvège au Québec la technologie et de redémarrer l'usine pour en faire une usine qui opérerait dans un créneau différent, c'est-à-dire la grappe industrielle de l'environnement.

Mme Harel: Quand?

M. Tremblay (Outremont): Le plus vite possible.
(12 h 30)

Mme Harel: Alors, il y a 1 an déjà, vous parliez, donc, plus précisément de pourparlers à finaliser. Alors là, vous nous dites qu'il y a une possibilité de transférer. Cette possibilité, elle s'opérationnalise quand? Maintenant? Cette année? Quelles sont les informations que vous avez à ce sujet-là?

(Consultation)

M. Tremblay (Outremont): On n'a pas la réponse encore. C'est un dossier qui est en analyse au Fonds de développement technologique et, également, avec le ministère de l'Environnement. Si je peux revenir soit... Je pense que c'est vendredi, au niveau des crédits. Quand on fera le Fonds de développement technologique, on pourra répondre de façon plus précise au

dossier **Elkem**. Je sais que ça avance, mais je ne sais pas si c'est finalisé encore.

Société des alcools du Québec

Mme Harel: Concernant la privatisation de l'usine d'embouteillage de la SAQ et concernant le dossier de la SAQ, le ministre devait poursuivre des études à ce sujet. Il avait d'ailleurs demandé des scénarios à la SAQ. Les a-t-il reçus? De quelle nature sont-ils? Quels sont les prochains gestes qu'il entend poser dans ce dossier?

M. Tremblay (Outremont): J'ai reçu, il y a quelques jours, certains éléments de réponse aux questions qu'on avait posées. Alors, j'ai l'intention de prendre connaissance de ce document et de consulter les différents intervenants dans la transparence, tel que j'en ai convenu avec toutes les personnes qui pourraient être impliquées ou affectées par des décisions qui seraient prises au niveau de la Société des alcools du Québec.

Mme Harel: Je comprends que le ministre avait été invité à participer à un colloque corporatif, je crois, mis en place par les partenaires syndicaux et par l'entreprise de la SAQ où devait se discuter l'avenir de la SAQ. A-t-il convenu d'y participer?

M. Tremblay (Outremont): Je pensais que je vous avais donné cette réponse-là. Je vais quitter Montréal à 7 heures le matin, je vais m'en aller à Baie-Comeau dans une tournée régionale et, par la suite, je vais arrêter à Rimouski pour parler du développement économique des régions du Québec. Alors, ça tombe la même journée et je ne peux malheureusement pas être présent à cette rencontre. Par contre, quelqu'un du ministère va être présent. Également, j'ai déjà rencontré les représentants des travailleurs et des travailleuses, qu'il s'agisse de M. Asselin ou de M. Laberge, c'est déjà fait. J'ai rencontré les représentants...

Mme Harel: Récemment, les rencontres, ou vous faites référence à des rencontres qui ont été faites après l'arrêt de travail?

M. Tremblay (Outremont): M. Laberge, ça, c'est des rencontres moins récentes, mais on n'a pas besoin de se parler pour se comprendre parce qu'on travaille exactement dans la même orientation. En ce qui concerne M. Asselin, la rencontre est assez récente. On parle possiblement, maximum, je pense, de 1 mois. Alors, j'ai convenu avec M. Asselin que, avant de poser quelque geste que ce soit, nous pourrions en discuter. J'ai pris le même engagement avec M. Henri Massé, qui est le représentant également au niveau de la Fédération des travailleurs du Québec, comme j'ai pris la même entente avec les autres représentants, qu'il s'agisse de la partie patronale... Mais je pensais que la députée de Hochelaga-Maisonneuve pourrait nous féliciter pour avoir arrêté le déménagement de l'entrepôt de l'est de Montréal sur la rive sud.

Mme Harel: C'était la question que j'allais vous poser, mais...

M. Tremblay (Outremont): J'espère que vous allez nous féliciter.

Mme Harel: ...voilà, vous me devancez. Et, sur la question du déménagement, qu'arrive-t-il?

M. Tremblay (Outremont): Ha, ha, ha! Je sais que la députée de Hochelaga-Maisonneuve, comme d'autres députés de la région, entre autres Mme Huguette Boucher Bacon, prenait beaucoup à cœur l'importance de l'est de Montréal.

Étant donné le questionnement que nous avons présentement de la Société des alcools du Québec et l'urgence qu'il y avait de déménager les 2 entrepôts sur la rive sud, qui est le site qui avait été choisi, nous avons convenu, avec la Société des alcools du Québec — parce que ça prenait l'autorisation gouvernementale, on a eu une rencontre au Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal pour en discuter — que le déménagement ne favoriserait certes pas le développement de l'est de Montréal. Dans les hypothèses que nous allons évaluer, je ne dis pas que ça ne déménagera pas des entrepôts existants, éventuellement, mais l'intention, c'est de consolider, dans l'est de Montréal, cette entreprise, qui joue un rôle très important.

Est-ce que vous allez nous féliciter?

Mme Harel: Certainement, certainement.

M. Tremblay (Outremont): Merci.

Mme Harel: Pas juste quand ça va mal, mais quand ça va bien, là. Je pense que ça va bien.

M. Tremblay (Outremont): C'est ça. C'est quand on se parle. Ha, ha, ha! C'est quand on se parle...

Le Président (M. Audet): Il y a M. le député de Drummond qui souhaite intervenir à ce stade-ci.

M. le député de Drummond.

M. St-Roch: Merci, M. le Président.

M. Tremblay (Outremont): ...autrement que dans une commission parlementaire.

Le Président (M. Audet): M. le député de Drummond, c'est à vous.

Discussion générale

Ouverture des commerces le dimanche

M. St-Roch: Oui, merci, M. le Président.

On arrive à la fin de l'étude des crédits, et je suis convaincu que M. le ministre serait estomaqué et très

préoccupé si je ne lui parlais pas des heures d'affaires le dimanche. Alors, je ne reviendrai pas sur tout le débat qu'on a fait, mais j'aimerais, moi, que M. le ministre nous fasse, là, avec quelques mois de recul, maintenant, après 5 mois... On était censé ouvrir le dimanche et avoir un grand programme de relance économique du Québec. On était censé créer de nombreux emplois. On était censé arrêter le commerce transfrontalier. Alors, on sait que la récession et la dévaluation du dollar canadien ont eu beaucoup d'impact.

Alors, j'aimerais, moi, que M. le ministre nous fasse la synthèse pour nous dire si les affirmations qui avaient été faites en décembre se concrétisent puis évoluent vers un nouvel amendement à la législation, ou si on continue à garder les commerces ouverts le dimanche.

M. Tremblay (Outremont): M. le Président, je suis estomaqué, pas qu'on ne m'ait pas posé la question, mais qu'on me la pose. Premièrement, ce serait réellement prématuré de répondre à la question du député de Drummond, parce que je pourrais prendre l'augmentation des ventes au mois de janvier, qui est l'augmentation la plus importante que le Canada ait jamais eu au niveau des ventes au détail, et, par contre, le député de Drummond pourrait prendre...

M. St-Roch: Celles du mois de février.

M. Tremblay (Outremont): ...la diminution des ventes du mois de février et contredire ce que je viens de dire pour le mois de janvier. C'est la preuve que c'est prématuré, qu'on ne peut pas, avec l'expérience de 2 mois, tirer des conclusions favorables. Je pourrais donner plusieurs arguments pour démontrer que c'est bon, et le député de Drummond pourrait me dire que, dans certaines régions du Québec, c'est plus difficile, j'en conviens. La loi n'a pas été faite pour une région ou plusieurs régions du Québec, elle a été faite pour tout le Québec, étant bien conscient que certaines régions du Québec n'en profitent pas autant où les besoins ne sont pas les mêmes.

Le but du gouvernement, c'était de répondre aux attentes légitimes des travailleurs et des travailleuses, des commerçants et des commerçantes et, également, des détaillants. Donc, c'est un compromis, c'est un compromis raisonnable entre les 3 principes qu'on a toujours mis de l'avant.

Je voudrais juste faire 2 petites citations que le député de Drummond et — je suis convaincu — la députée de Hochelaga-Maisonneuve vont apprécier. Alors, la première citation se lit comme suit: «La diversité doit s'accompagner de flexibilité. La standardisation des lois et des règlements provoque la fermeture de nombreuses entreprises en de petites localités, et une vision trop centralisée a des effets pervers», que note le Conseil supérieur de l'éducation. «Elle conduit à déresponsabiliser des milieux, à freiner des initiatives locales, à décourager des personnes et des groupes engagés dans le développement de leur milieu. Elle a encouragé une mentalité selon laquelle la solution des problèmes doit

venir de l'État ou de l'extérieur». Et ma deuxième citation, c'est la présidente de la Fédération des commissions scolaires du Québec: «Le Québec est trop différent d'un point à l'autre pour avoir un cadre réglementaire strict, traitant les commissions scolaires sur le même pied», a commenté Mme Diane Drouin.

Alors, on nous a demandé une loi uniforme. La loi, elle est uniforme pour le Québec, et ce que j'apprécie de plus en plus, c'est qu'on est en train de revenir à au moins 2 valeurs qui nous ont permis d'être ce que nous sommes, c'est-à-dire l'entraide et la solidarité. De plus en plus, on s'aperçoit — et même à Baie-Comeau, c'est ce qu'on nous dit — que ce n'est plus la responsabilité du gouvernement. C'est à nous de nous prendre en main comme commerçants, comme consommateurs, comme travailleurs et travailleuses, et, si une région décide de ne pas ouvrir les commerces, ou de ne pas encourager les commerces le dimanche, tant mieux. (12 h 40)

Qu'on arrête de demander au gouvernement d'être toujours là, d'autant plus, et je termine là-dessus, M. le Président, que, en 1991, on a fait des sondages au niveau des municipalités, des municipalités régionales de comté, et, à **au-delà** de 75 %, et 90 % dans des cas, elles nous ont dit: Non, assumez, comme gouvernement, vos responsabilités. Ça n'a pas été une décision facile à prendre. On a eu énormément de représentations, également, de députés, de la **députation** ministérielle, qui ont vécu, initialement, certaines représentations fortes au niveau de leur région, mais, aujourd'hui, je peux vous dire une chose, c'est qu'on va consacrer toutes nos énergies pour créer des emplois permanents de qualité dans toutes les régions du Québec. Les heures d'affaires, ça a permis, entre autres — on parle d'éviter des dédoublements — au ministère d'avoir... On avait 1 000 000 \$ pour des inspecteurs, et, aujourd'hui, il n'y a plus beaucoup d'infractions, donc on a pu sauver ces 1 000 000 \$. Et, surtout, avec 3650 plaintes par années, on monopolisait les tribunaux municipaux et la Cour du Québec. Maintenant, on va pouvoir consacrer nos énergies à des choses qui vont réellement créer de la richesse au Québec.

Le Président (M. Audet): Merci.

Mme Harel: M. le Président, sur ce sujet, j'invite les membres de la commission à prendre connaissance des renseignements particuliers qui nous sont fournis, à l'onglet 31, sur l'impact de la libéralisation par région des heures d'ouverture. Parce que les citations, j'aimerais les prendre des informations qui nous viennent du ministère. Avec raison, le ministre nous dit que les statistiques de février contredisent celles de janvier. Mais, plus encore, même en janvier, on nous dit que «la progression des ventes au détail au Québec a été générale, quoique légèrement plus prononcée dans certains secteurs dont ceux, entre autres, de l'automobile, dont les commerces sont demeurés fermés le dimanche, et de l'alimentation, dont les établissements profitaient déjà de l'élargissement des heures d'ouverture. Selon toute

vraisemblance — je cite toujours les informations fournies par le ministère — l'impact de la libéralisation des heures d'ouverture sur le niveau des ventes au détail est probablement marginal. D'une part, la libéralisation des heures d'ouverture est un phénomène récent et, d'autre part, une proportion relativement importante des commerçants situés hors des grands centres urbains et des zones frontalières ont préféré, en règle générale, garder leur établissement fermé le dimanche».

Le ministre entend-il donner suite à la demande répétée des coalitions qui se sont formées à travers le Québec pour favoriser une régionalisation du cadre réglementaire?

M. Tremblay (Outremont): J'avais pris connaissance de l'information que le ministère a soumise en répondant à la question 14 de l'Opposition. C'est l'information, oui, il n'y a aucun problème. Même avant la loi, les vendeurs d'automobiles pouvaient ouvrir et ils n'ouvraient pas. Alors, ce n'est pas la loi qui change quoi que ce soit.

Dans certaines régions du Québec, je vérifiais encore avec des personnes qui s'étaient objectées en 1991 et qui ont accepté en 1993, et elles me disent que les ventes, pour les petits commerces — on ne parle pas juste des grandes chaînes — ont augmenté de 10 %. Alors, dans cette optique-là, je pense qu'il est prématuré de répondre à la question de la députée de Hochelaga-Maisonneuve. Ça fait 2 mois. Alors, laissons aller les expériences dans toutes les régions du Québec. J'ai pris bonne note des résolutions de certaines villes au Québec qui favoriseraient une décentralisation du droit d'ouvrir le dimanche. Je pense qu'il est prématuré, aujourd'hui, de répondre à cette question.

Le Président (M. Audet): Merci.

Est-ce qu'il y a d'autres questions avant que nous procédions à l'adoption des crédits du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie?

Mme Harel: Faut-il comprendre que, dans le budget qui vient bientôt, il y aura des annonces qui seront faites pour les petites et moyennes entreprises qu'on ne retrouve pas dans les crédits? Est-ce que c'est ce que vous avez recommandé à votre collègue? Parce que sinon, pour compléter, en terminant, ce que l'on peut conclure, c'est que la petite et moyenne entreprise continue d'avoir raison de s'inquiéter de leur sort, ce n'est pas le ministère qui peut prétendre être de leur côté.

M. Tremblay (Outremont): Ce que vous pouvez conclure, Mme la députée de Hochelaga-Maisonneuve, indépendamment du contenu du budget au mois de mai, c'est que les petites et moyennes entreprises du Québec auront toujours accès à des aides financières pour permettre leur développement dans toutes les régions du Québec, et, si le passé est garant de l'avenir, vous avez les chiffres devant vous.

Je voudrais en profiter, M. le Président, en terminant, pour remercier tous les gens de la SDI, parce que

c'est une équipe de la SDI, et du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, et, également, le président de MIL, qui était ici. C'est une équipe dynamique qui contribue au développement économique dans toutes les régions du Québec. Et la députée de Hochelaga-Maisonneuve, indépendamment des petites discussions qu'on peut avoir au début d'une commission parlementaire, va en convenir, ce sont des gens qui travaillent très, très, très, fort. Si jamais une PME était susceptible de manquer de ressources financières, ils me feraient les représentations et je les ferais au ministère des Finances dans le meilleur intérêt du développement économique et technologique du Québec.

Le Président (M. Audet): Merci.

Mme Harel: Le ministre a raison, M. le Président. Je voudrais souscrire aux propos qu'il vient de tenir. Comme le disait le député de Drummond, le problème, ce n'est pas l'équipe, c'est le manque de programmes.

Adoption des crédits

Le Président (M. Audet): Merci.

Alors, je vais maintenant mettre aux voix l'ensemble des crédits du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie pour l'année financière 1993-1994.

Est-ce que les éléments 1 à 4 du programme 1 sont adoptés?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Audet): Est-ce que les éléments 1 à 2 du programme 2 sont adoptés?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Audet): Est-ce que les éléments 1 à 4 du programme 3 sont adoptés?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Audet): Est-ce que les éléments 1 et 2 du programme 4 sont adoptés?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Audet): Alors, l'ensemble des crédits du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie pour l'année financière 1993-1994 sont-ils adoptés?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Audet): Alors, ça met fin à nos travaux. Nous allons ajourner nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 46)